

UiO • Det juridiske fakultet

Kontraksperioden i subseacertepartier

- Basert på Norwegian Subsea Contract 2005

Kandidatnummer: 233

Leveringsfrist: 01.06.2014

Antall ord: 38 646



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Presentasjon av tema og problemstilling	1
1.2	Subseakontrakter – begrepsbruk og systematikk	1
1.3	Nærmere om avhandlingens problemstilling og bakgrunn	5
1.4	Materiale og metode	8
1.4.1	Materiale	8
1.4.2	Metode	8
1.5	Videre drøftelse.....	15
2	HOVEDTREKK VED SUBSEAKONTRAKTER.....	17
2.1	Innledning	17
2.2	Kontraktsstruktur	17
2.3	Hva påtar leverandøren påtar seg å gjøre?	18
2.3.1	Subseacertepartier.....	18
2.3.2	Subseaentrepriser.....	22
2.4	Kontraktperioden.....	23
2.4.1	Subseacertepartier.....	23
2.4.2	Subseaentrepriser.....	24
2.5	Vederlaget	25
2.5.1	Subseacertepartier.....	25
2.5.2	Subseaentrepriser.....	27
2.6	Oppsummering.....	28
3	KONTRAKTSPERIODEN VED ENDRINGSORDRER.....	30
3.1	Innledning	30
3.2	Endringsreglenes rolle i subseacertepartier sammenliknet med subseaentrepriser	31
3.3	Kan endringsreglene benyttes til å forlenge kontraktperioden?	34
3.4	Kan endringsreglene benyttes til å utsette oppstarten av kontraktperioden?	47
3.4.1	Innledning	47
3.4.2	Utsettelse av oppstart som innebærer en forkortelse av kontraktperioden	47

3.4.3	Utsettelse av oppstart som ikke forkorter kontraktperioden.	50
3.5	Kan endringsreglene benyttes til å fremskynde oppstarten av kontraktperioden?	52
3.6	Oppsummering	55
4	KONTRAKTSPERIODEN VED SUSPENSJON	58
4.1	Innledning	58
4.2	Kan suspensjon forlenge kontraktperioden i subseacertepartier?	62
4.3	Demobilisering	63
4.4	Remobilisering	68
4.5	Oppsummering	69
5	KONTRAKTSPERIODEN VED AVBESTILLING	71
5.1	Innledning	71
5.2	Leverandørens krav ved avbestilling etter NSC artikkel 17	72
5.3	Forholdet mellom avbestillings- og endringsreglene	76
5.4	Forholdet mellom avbestillings- og suspensjonsreglene	77
5.5	Er adgangen til å avbestille ubegrenset?	79
5.6	Oppsummering	85
6	KONTRAKTSPERIODEN VED OPPFYLLELSESHINDRINGER	86
6.1	Innledning	86
6.2	Kontraktperioden ved weather downtime og force majeure	87
6.2.1	Adgangen til å kreve endringer i «Contract Schedule» ved weather downtime og force majeure	87
6.2.2	Særlig om hevingsretten ved langvarig force majeure	94
6.3	Kontraktperioden der spreaden går tapt eller ikke kan repareres	97
6.4	Oppsummering	110
7	AVSLUTTENDE REFLEKSJONER	113
8	KILDEREGISTER	115

1 Innledning

1.1 Presentasjon av tema og problemstilling

Avhandlingens tema er problemstillinger knyttet til kontraktsperioden i det jeg omtaler som subseacertepartier basert på Norwegian Subsea Contract 05 (heretter NSC). Med subseacertepartier menes kontrakter der naturaldebitor (heretter leverandør) påtar seg å stille et bemannet og utstyrt fartøy (heretter også spread¹) til naturalkreditors (heretter bestiller) disposisjon og etter instruksjon utføre arbeid under havoverflaten. To eksempler på subseacertepartier er surveykontrakter² og IMR-kontrakter³.

Problemstillingen i avhandlingen er i hvilken grad den avtalte kontraktsperioden ligger fast. Jeg har valgt å dele opp dette i to hovedproblemstillinger. Den ene er hvilken adgang bestilleren har til å endre kontraktsperioden. Den andre er hvordan kontraktsperioden påvirkes av oppfylleleshindringer. Med oppfylleleshindringer menes at kontraktens normaloppfyllelse påvirkes. Dette omfatter forhold som skyldes partene selv, for eksempel der fartøyet synker som følge av uaktsom navigering, men også ytre forhold, for eksempel der arbeidet forhindres av dårlig vær eller force majeure. Dette reiser igjen en rekke underproblemstillinger. Før jeg redegjør nærmere for problemstillingene vil jeg sette avhandlingens tema inn i en større kontekst.

1.2 Subseakontrakter – begrepsbruk og systematikk

Avhandlingens tema knytter seg til en liten del av det som kan betegnes som subseakontrakter. Begrepet har ingen klar definisjon.⁴ Det fungerer som en sekkebetegnelse for ulike kontrakter som har til felles at deler av arbeidets utførelse skjer under havoverflaten. En betydelig

¹ Spread defineres i NSC artikkel 1 y) som alle fartøyer inkludert nødvendig personell, utstyr og forbruksvarer. I subseacertepartiene er spreaden beskrevet som ett navngitt fartøy med tilhørende utstyr og mannskap. Se nærmere redegjørelse for subseacertepartiene i kapittel 2.

² Kontrakter om overvåknings- eller kartleggingstjenester.

³ Inspection, Maintenance and Repair-kontrakter.

⁴ Tørum omtaler «subseakontrakter» som en undergruppe av «fabrikasjonskontrakter» som benyttes som en fellesbetegnelse på kontrakter om «tilvirkning av moduler og installasjoner til petroleumsindustrien». Tørum (2010) s. 148.

andel av kontraktene som inngås på norsk sokkel er dermed subseakontrakter. Dette gjelder både i og utenfor petroleumsindustrien, men i avhandlingen er det subseakontrakter i petroleumsindustrien som behandles.⁵ Som eksempler på subseakontrakter kan nevnes kontrakter for tilvirkning og installasjon av rørledninger og plattformunderstell, dykkerkontrakter, ankerhånderingskontrakter, surveykontrakter og IMR-kontrakter.

I avhandlingen deler jeg subseakontraktene inn i to hovedkategorier. Inndelingen baserer seg på hva leverandøren påtar seg å gjøre for bestilleren.

I den første kategorien finner vi kontrakter der leverandøren påtar seg å utføre et *bestemt arbeid*. Han skal for eksempel legge rør i en trasé på havbunnen eller installere et antall juletrær⁶. I slike kontrakter hender det i tillegg at leverandøren påtar seg å tilvirke det som skal installeres. Leverandøren skal ofte også forestå prosjektering og innkjøp til objektene som skal tilvirkes.⁷ Videre kan det tenkes at leverandøren påtar seg å utføre arbeid på havbunnen i tilknytning til installasjonen, for eksempel grøfting, plogging, steindumping o.l. Kategorien omfatter dermed en uensartet gruppe kontrakter. Til tross for at kontraktene er varierte, har de det fellestrekket at leverandøren påtar seg å frembringe et resultat i henhold til en fremdriftsplan, og vederlaget er knyttet til frembringelsen av resultatet, ofte i form av en fastpris. De kan systematisk plasseres i kategorien verkskontrakter.⁸ Til verkskontraktene er det vanlig å regne entreprisekontraktene.⁹ Dette er kontrakter som normalt forbindes med oppføring av bygg eller anlegg på land.¹⁰ Å omtale kategorien som «subseaverkskontrakter» klinger ikke særlig godt og jeg har derfor valgt å betegne kontraktskategorien «subsearentrepriser».¹¹

⁵ Subseakontrakter utenfor petroleumsindustrien kan for eksempel være installasjon av understell til offshore-vindmøller.

⁶ Samling med ventiler og tilhørende utstyr plassert på brønnhodet som er en sentral del av subseaproduksjonssystemet. Det installeres ofte av en rigg eller boreskip, men kan også installeres av et installasjons- eller konstruksjonsskip. Bai (2012) s. 704 og 758.

⁷ Kontrakter der leverandøren kun installerer objektet betegnes installasjonskontrakter. Kontrakter der leverandøren også forestår prosjektering, innkjøp og fabrikasjon (tilvirkning) betegnes EPCI-kontrakter (Engineering, Procurement, Construction and Installation).

⁸ Leverandøren påtar seg å frembringe verk og vederlaget knyttes til frembringelsen av verket. Se blant annet Sandvik (1966) s. 92 for en nærmere redegjørelse for begrepet.

⁹ Mestad (1991) s. 153-154 og Selvig (1991) s. 513.

¹⁰ Mestad (1991) s. 153.

I den andre kategorien, som avhandlingen omhandler, finner vi kontrakter der leverandøren påtar seg å stille et bemannet og utstyrt fartøy til bestillerens disposisjon i en periode, og utføre arbeid under havoverflaten etter instruksjon. Det sentrale for vederlagsopptjeningen er at det stilles et operasjonsdyktig fartøy til bestillerens disposisjon og så lenge det gjøres opptjenes en dagrate.¹² Hoveddelen av vederlaget knyttes dermed ikke til et resultat som skal oppnås med arbeidet. Kontraktene kombinerer elementer av tjenesteytelse og tingsleie og er etter mitt syn en form for tidsbefraktningkontrakt med den forskjell at leverandørens primære oppgave ikke er å frakte gods, men å utføre subseatjenester.¹³ Å sette navn på denne kategorien subseakontrakter er en utfordring. Ettersom et fartøy stilles til disposisjon mot et tidsbasert vederlag, kunne en befraktningsbetegnelse vært naturlig. «Befraktning» benyttes imidlertid ofte på avtaler om frakt av gods.¹⁴ En avtale om tidsbefraktning av et skip kommer til uttrykk i et tidscerteparti. Heller ikke en slik betegnelse er uproblematisk idet det kan gi assosiasjoner til at kontraktene inngås på basis av et kjent certepartiformular, noe som ikke er tilfelle med kontraktene som avhandlingen omhandler. Jeg har likevel valgt å betegne kontraktskategorien «subseacertepartier», fordi jeg mener det gir de mest korrekte assosiasjoner til hva slags kontrakter dette er.

Begrepene subseaentrepriser og subseacertepartier benyttes i avhandlingen for å skille mellom de to kategoriene. Der jeg sikter til begge kontraktskategoriene benyttes samlebegrepet subseakontrakter.

¹¹ Liknende begrepsbruk finner man på s. 149 i Tørum (2010): «... 'offshoreentreprise' kan... være treffende om subseakontrakter, siden det meste av slik 'anleggsarbeid' foregår offshore».

¹² I kontraktene omtales det som «daily rate», som i avhandlingen oversettes det med dagrate. I tidsbefraktning er «tidsfrakt» eller «frakt» innarbeidede begreper for det samme. Se Jantzen (1919) s. 6 og Michelet (1997) s. 209. På engelsk vil motstykket være «charter hire» eller «hire». Se eksempelvis Supplytime 2005 klausul 12, NYPE 93 klausul 11 og Baltime 1939 klausul 6. Ratebegrepet i subseacertepartiene gir assosiasjoner til, og kan stamme fra, kontrakter om leie av borerigger (riggkontrakter) der det angis ulike rater for ulike situasjoner. Krokeide (1977b) s. 3 flg. og Beyer (1975) s. 176 flg.

¹³ Dette underbygges i avsnitt 1.4.2 og kapittel 2.

¹⁴ Brækhus (1975) skriver på s. 7 at den vanlige definisjon av en befraktningsavtale er «... en avtale hvorved en person, bortfrakteren, påtar seg å transportere personer eller gods om bord på skip». Begrepet benyttes i juridisk litteratur imidlertid også om skip som driver med annet enn godstransport. Se blant annet Woxholth (1979) s. 13.

Til tross for at leverandøren påtar seg ulike ting i subseaentreprisene og subseacertepartiene, baseres de generelle vilkårene i kontrakter fra begge kategorier ofte på NSC.¹⁵ Dette er et sett med standardvilkår fremforhandlet av bestiller- og leverandørsiden i petroleumssektoren.¹⁶ NSC er bygget på Norsk Fabrikasjonskontrakt (heretter NF), men den har også reguleringer fra Norsk Totalkontrakt (heretter NTK).¹⁷ NF tar sikte på å regulere fabrikasjon av store komponenter til petroleumsvirksomheten.¹⁸ NTK bygger på NF, men er tilpasset leveranser som har et betydelig omfang og som inneholder prosjektering, innkjøp, bygging og eventuelt installasjon.¹⁹ Selv om NF og NTK kan benyttes på ulike oppdrag er de begge utformet for å regulere et oppdrag om tilvirkning. Det kan imidlertid hevdes at de ligger nærmere entreprisekontraktene enn kjøpekontraktene.²⁰ I avhandlingen vil NF, NTK og NSC omtales som kontrakter basert på et «fabrikasjonsformat», da det synes å være et innarbeidet begrep.²¹ Ved utarbeidelsen av NSC tok man sikte på å regulere noen særskilte spørsmål som oppstår når kontraktsforholdet også omfatter undervannsinstallasjon med fartøyer. Dette innebærer at man finner bestemmelser i NSC som ikke har motstykke i NF eller NTK.²² Til tross for slike forskjeller er NSC en kontrakt som i det alt vesentlige tilsvarer NF med noen justeringer fra NTK.²³ Kontrakten er derfor i utgangspunktet utformet for å regulere det jeg har kalt subsea-entrepriser og ikke subseacertepartier.²⁴

¹⁵ Dette er basert på egne undersøkelser og på samtaler med representanter for bestiller- og leverandørsiden. I avsnitt 1.4.1 redegjøres det for materialet som avhandlingen bygger på.

¹⁶ Den er et «agreed document». Kaasen (2006) s. 19 note 1. I likhet med Kaasen benyttes i avhandlingen det innarbeidede begrepet «standardkontrakt». Ved forhandlingene var kun Statoil involvert på bestillersiden, på leverandørsiden var tre selskaper representert og partene er ikke forpliktet til å benytte kontrakten i uendret form eller til å benytte den overhodet. Hvorvidt NSC kan omtales som en standardkontrakt på tilsvarende vis som NF og NTK kan derfor problematiseres, men forfølges ikke videre her.

¹⁷ I avhandlingen benyttes NF 07 og NTK 07 for sammenlikninger. Se Kaasen (2006) s. 23-30 for en oversikt over kontraktenes historiske utvikling.

¹⁸ Ibid. s. 19.

¹⁹ L.c.

²⁰ Ibid. s. 32 og 51-52.

²¹ Tørum (2010) s. 148-149. En kritikk som kan reises mot begrepet er at det gir assosiasjoner til at det kun dreier seg om tilvirkning av et objekt og fanger ikke opp at kontraktene også kan omhandle installasjonsarbeid.

²² For eksempel NSC artikkel 9 om spread, artikkel 4.7 om dårlig vær og artikkel 6.1 fjerde ledd om bunnforhold.

²³ Kaasen (2006) s. 46.

Ettersom subseacertepartiene likevel også baseres på NSC, benyttes begrepene «leverandør» og «bestiller» om partene i kontraktsforholdet, og ikke «bortfrakter» og «befrakter» som er alminnelig benyttet om partene i tidsbefraktningskontrakter.²⁵

Som nevnt innledningsvis omtales fartøyet med tilhørende utstyr og mannskap som «spread» i NSC. I avhandlingen vil jeg for å variere språket, også omtale det som «skipet» og «fartøyet».

1.3 Nærmere om avhandlingens problemstilling og bakgrunn

At NSC er tenkt benyttet på subseaentrepriser og ikke på subseacertepartier står sentralt i avhandlingen. Som drøftelsene vil vise er dette på noen områder uproblematisk. På andre områder gir ikke reguleringene i kontraktene særlig god mening, og på noen områder løser kontraktens reguleringer ikke spørsmålene som oppstår.

Dette kan illustreres med et eksempel. Benytter man en kontrakt for tilvirkning av en bil for å regulere drosjekjøring kan det hende at kontrakten ikke passer særlig godt. For eksempel kan regler om mangler og forsinket levering by på utfordringer når de skal anvendes. Tar man utgangspunkt i forsinkelsesreguleringene i en tilvirkningskontrakt vil disse naturlig knytte seg til ferdigstillelsesdatoen, altså sluttidspunktet for leverandørens ytelse. I en drosjekontrakt er det kanskje mer naturlig å drøfte forsinkelse som et spørsmål om når bilen skal ankomme for å starte kjøringen, altså starttidspunktet for ytelsen. Hvordan skal forsinkelsesreglene i kontrakten da anvendes? Liknende utfordringer møter man når NSC anvendes på subseacertepartier.

Problemstillingen i avhandlingen er i hvilken grad den avtalte kontraktsperioden ligger fast i subseacertepartiene. Med kontraktsperiode siktes det til tidsrommet leverandøren er forpliktet

²⁴ Dette ser man særlig klart ved reguleringer av suspensjon, eiendomsrett til kontraktsgjenstanden, forsinket levering, rett til å ta uferdig levering av kontraktsgjenstanden og ansvar for tap og skade på kontraktsojektet. Jfr. hhv. NSC artikkel 18, 22, 24, 24.3 og 29.

²⁵ Partene i subseakontraktene vil typisk være store oljeselskaper på bestillersiden. På leverandørsiden finner man internasjonale og norske selskaper som leverandører i både subseacertepartiene og subseaentreprisene. Som eksempel kan selskaper som DOF Subsea, Technip, Deep Ocean, Subsea 7 og Technocean Subsea (tidligere Reef Subsea) nevnes. Se rapport fra Norges Rederiforbund 2014 «Norske offshorerederier» s. 14-15 for en redegjørelse for det som der betegnes 'undervannsentreprenører'.

til å stille spreaden til bestillerens disposisjon. Eller sett fra bestillerens side; i hvilket tidsrom har han et krav på at leverandøren utfører arbeid for han med spreaden? Dette er delt opp i to overordnede spørsmål; i hvilken grad bestilleren kan endre kontraktsperioden, og i hvilken grad oppfylleleshindringer påvirker kontraktsperioden.

Den første problemstillingen omfatter spørsmål som i hvilken grad bestilleren kan kreve kontraktsperioden forlenget, utsatt, fremskyndet, midlertidig innstilt (suspensjon) og avbestilt. I kjernen av denne problemstillingen står NSCs reguleringer av bestillerens rett til å kreve endringer. NSC inneholder endringsregler som etter ordlyden gir bestilleren vid adgang til å kreve endringer, også der det påvirker ferdigstillestidspunktet.²⁶ Man kan si at de generelle vilkårene som benyttes i subseacertepartiene bygger på en forutsetning at bestilleren har fleksibilitet, også til å kreve endringer i tid. Dette kan gjøres gjennom endringsreglene, eller gjennom tilstøtende regelsett som suspensjons- og avbestillingsreglene.

Den andre problemstillingen omfatter spørsmål om hvordan kontraktsperioden påvirkes ved dårlig vær, force majeure og der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere. Sentralt i denne problemstillingen står den grunnleggende forskjellen mellom å påta seg å utføre arbeid etter instruksjoner mot et tidsbasert vederlag, og å påta seg å utføre et bestemt arbeid mot en fastpris. Denne grunnleggende forskjellen kan sies å føre til ulike utgangspunkter når man vurderer hvilken betydning det har at det inntreffer en oppfylleleshindring. Som vi skal se bygger de generelle vilkårene i NSC bygger på en forutsetning om at leverandøren har risikoen for oppfylleleshindringer, men kontrakten oppstiller flere unntak der leverandøren kan kreve justering gjennom endringsreglene.²⁷ En viktig del av den andre problemstillingen er hvilken anvendelse kontraktens bestemmelser om slike situasjoner får i subseacertepartiene.

Bakgrunnen for at jeg ser på problemstillinger knyttet til kontraktsperioden i subseacertepartier er todelt. For det første illustrerer drøftelsene hvordan identiske generelle vilkår kan få

²⁶ Kaasen (2006) skriver på s. 280 om de nesten identiske endringsreglene i NF: «Utgangspunktet er at selskapet [bestiller] kan pålegge de endringer det ønsker... Dessuten kan fremdriftsplanen endres – i form av akselerasjon eller retardasjon med eller uten sammenheng med andre endringer».

²⁷ Kaasen (2006) skriver på s. 223 om risikoen for fremdriften i kontrakter basert på NF: «Kontrakten bygger på den grunnleggende betraktning at leverandøren har risikoen for fremdriften med mindre det foreligger forhold som ifølge kontrakten innebærer at selskapet [bestiller] har den».

ulik anvendelse avhengig av hva leverandøren har påtatt seg, noe som er interessant i et avtaletolkningsperspektiv. For det andre kan spørsmål knyttet til kontraktsperioden være av stor økonomisk betydning for partene, og er et sentralt spørsmål i slike kontrakter.²⁸ Hvis dagraten stiger etter kontraktsinngåelse kan bestilleren få en økonomisk gevinst ved å forlenge kontraktsperioden på like prisvilkår. Motsatt kan han ønske å komme ut av kontrakten hvis dagraten synker kraftig. Praktiske behov kan også foranledige et ønske om å endre kontraktsperioden. For eksempel dersom det inntreffer en periode med dårlig vær som forhindrer leverandøren fra å fullføre en pågående arbeidsoperasjon før kontraktsperioden utløper. Det kan også tenkes at andre operasjoner på feltet (en rørleggingsoperasjon e.l.) medfører at leverandøren ikke kan utføre arbeid på det planlagte stedet, og at bestilleren derfor ønsker å utsette kontraktens oppstart.

Sett fra leverandørens side vil en adgang til å endre perioden utgjøre et usikkerhetsmoment med hensyn til når han har inntektsgivende arbeid. Hvis bestilleren har en vid adgang til å forlenge perioden, må leverandøren legge inn en sikkerhetsmargin for å unngå å komme for sent på en ny kontrakt. Hvis bestilleren ikke benytter seg av en slik adgang vil leverandøren i en periode kunne stå uten inntektsgivende arbeid. Dersom bestilleren har adgang til å avslutte kontraktsperioden før det som opprinnelig var planlagt, vil leverandøren kunne lide tap med mindre han mottar kompensasjon. Videre kan usikkerhet knyttet til omfanget av bestillerens endringsrett medføre at leverandøren er usikker på sin rettslige posisjon. Der bestilleren krever at kontraktsperioden forlenges, men leverandøren mener at han ikke har rett til det etter kontrakten, kan leverandøren settes i en vanskelig situasjon. Hvis han ikke utfører bestillerens instruksjoner, kan det tenkes at bestilleren hevder at det er et forsettlig kontraktsbrudd, og at kontraktens ansvarsfraskrivelser (for eksempel for konsekvenstap og globalbegrensning) ikke gjelder.²⁹

²⁸ I forarbeidene til lov av 24. juni 1994 om sjøfarten (sjøloven) skrives følgende om betydningen av å fastlegge når skipet skal tilbakeleveres i et tidscerteparti: «Partenes rettsforhold når det gjelder tidspunktet for tilbakelevering av skipet, kan ha stor økonomisk betydning. Forskjellen mellom certepartirate og markedsrate kan være betydelig, og i tillegg kommer det moment at bortfrakter kan ha stor interesse av å planlegge skipets videre beskjeftigelse». NOU 1993:36 s. 91.

²⁹ Jfr. NSC artikkel 34.1 og 34.2 Hvorvidt en slik anførsel kan føre frem går jeg ikke inn på. Se Kaasen (2006) s.758-759 for en drøftelse om kontraktens ansvarsfraskrivelser lar seg opprettholde ved grov uaktsomhet og forsett.

1.4 Materiale og metode

1.4.1 Materiale

NSC utgjør en standardisert regulering av subseacertepartienes generelle vilkår som danner en ramme for kontraktsforholdet. Virkningen av de generelle vilkårene fremtrer imidlertid først i lys av innholdet i vedleggene, som ikke er standardiserte.³⁰ Det er i vedleggene partenes forpliktelser beskrives, og det nærmere innholdet av kontrakten fastlegges. For å drøfte problemstillingene har det derfor vært nødvendig å se på ferdig forhandlede kontrakter.

Avhandlingen bygger på en gjennomgang av subseacertepartier og subseaentrepriser basert på NSC som jeg har fått innsyn i. Jeg har også undersøkt subseakontrakter som ikke har vært basert på NSC for å avdekke likheter og forskjeller. Noen av disse kontraktene faller inn under det jeg har kategorisert som subseacertepartier. Disse har både vært basert på certepartiformularer som Supplytime 2005³¹ med omfattende endringer, og på generelle vilkår utarbeidet av oljeselskaper, som har store likhetstrekk med fabrikkasjonskontrakter som NF, NTK og NSC. I tillegg har jeg undersøkt generelle vilkår i subseaentrepriser som ikke er basert NSC. Disse generelle vilkårene er utarbeidet av oljeselskaper til bruk for undervannsinstallasjonsarbeider. Idet avhandlingens problemstilling knytter seg til NSC benyttes slikt materiale bare i begrenset utstrekning.

Alle kontraktene som er undersøkt er konfidensielle og det vil derfor ikke refereres fra dem. NSCs generelle vilkår har stort sett vært uforandret i kontraktene jeg har sett på, men det har vært noen forandringer der de viktigste omtales fortløpende i avhandlingen.

Videre har jeg hatt samtaler med aktører på bestiller- og leverandørsiden.

1.4.2 Metode

Avhandlingen dreier seg om kontraktstolkning og det anvendes alminnelig norsk avtaletolkningsmetode idet kontraktene er underlagt norsk lovvalg og vernetting etter NSC artikkel 37.1

³⁰ Kaasen (2006) s. 83. I avsnitt 2.2 redegjøres det nærmere for kontraktsstrukturen i NSC.

³¹ Utarbeidet av rederorganisasjonen BIMCO (The Baltic and International Maritime Council). Supplytime 2005 er tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/SUPPLYTIME2005.aspx.

og 37.2.³² I grove trekk betyr dette at utgangspunktet tas i kontraktens ordlyd og formålet er å finne ut av hva partene har ment.³³ Da subseacertepartiene inngås mellom profesjonelle parter vil ordlyden ha særlig vekt.³⁴ Dette utelukker ikke at ordlyden fravikes der det påvises at partene har ment noe annet.³⁵

Ettersom de generelle vilkårene er standardiserte foreligger ingen partsvilje i tradisjonell forstand bak de enkelte ord og uttrykk. Mangelen på en felles partsvilje medfører at det kan stilles spørsmål om forarbeider eller motiver o.l. kan få betydning ved tolkningen. I likhet med NF og NTK, finnes ikke lett tilgjengelige motiver til NSC, og spørsmålet behandles ikke nærmere.³⁶ Da vedleggene ikke er standardiserte kan det være relevant å se hen til andre kilder med partstilknytning enn kontrakten for å klarlegge hva partene har ment i disse dokumentene. Eksempler på dette er kunnskap om når avtalen er inngått eller hvordan den har vært praktisert. Slik informasjon har jeg ikke hatt tilgang til og vil ikke bli drøftet nærmere.

Hvis ordlyden ikke løser tolkningsspørsmålet, og det ikke finnes tolkningsargumenter fra andre kilder med partstilknytning, vil man typisk forsøke å harmonisere kontrakten med rettsstoff uten spesifikk partstilknytning.³⁷ Dette rettsstoffet kan eksempelvis være rettsregler med

³² Det noen forfattere omtaler som «utfylling» anser jeg for å være en integrert del av tolkningsprosessen, men forskjellen har kun terminologisk betydning. Se Hov (2009) s. 265-266 og Woxholth (2012) s. 346 og 376.

³³ Se Rt-1993-564: «det primære formål ved all kontraktstolkning er å finne ut hva partene har ment». Høgberg (2006) s. 96.

³⁴ I rettspraksis kommer det blant annet til uttrykk ved at det kreves «sterke grunner» eller «svært sterke hensyn» for å fravike en klar ordlyd i kontrakter mellom profesjonelle parter. Se Rt-2000-806 på s. 815 og Rt-2013-1228 avsnitt 36.

³⁵ Fredly (2013) s. 13 note 11 med henvisning til Falkanger (2010) s. 10.

³⁶ Se Woxholth (2012) s. 386, Krüger (1989) s. 519-521, Kaasen (2006) s. 54-57 for drøftelser av spørsmålet. Rt-1991-719 er et eksempel fra rettspraksis der forhandlinger til en standardkontrakt benyttes ved tolkning.

³⁷ Hov (2009) s. 274. Det er ikke kun der kontrakten er uklar at man ser hen til slike tolkningsargumenter. Også der kontraktens ordlyd er klar, men strider mot en bakgrunnsrettslig løsning kan det være aktuelt å fravike kontraktens ordlyd. Hovedregelen ved en klar ordlyd som strider mot bakgrunnsretten er at ordlyden legges til grunn. Høgberg (2006) s. 208.

grunnlag i deklarasorisk lovgivning, rettspraksis og kontraktspraksis, eller det som med en samlebetegnelse kan kalles bakgrunnsretten.³⁸

Begrunnelsen for at bakgrunnsretten får betydning ved tolkning er at den betraktes som en normaltilstand i form av rimelige og fornuftige regler som skal komme til anvendelse om ikke annet er bestemt.³⁹ Betydningen formuleres ofte gjennom retningslinjer som at kontrakten bør tolkes mot den som hevder en forståelse i strid med bakgrunnsretten, eller at avvik fra bakgrunnsretten trenger begrunnelse.⁴⁰

Tidsbefraktningskontrakters bakgrunnsrett er omfattende. En kilde er de deklarasoriske reglene i sjøloven av 1994 (heretter også sjøl.) kapittel 14 del IV. I forarbeidene kommer lovens funksjon som normalløsning godt til uttrykk idet det heter at deklarasorisk regulering klargjør «... lovgiverens oppfatning av hva som er rimelige og balanserte løsninger i de ulike kontraktsforhold».⁴¹ Det kan imidlertid hevdes at loven spiller en forholdsvis tilbaketrukket rolle på grunn av bransjens utstrakte bruk av standardcertepartier.⁴² Disse er ofte utformet på engelsk, og med en orientering mot engelsk/amerikansk rett. Dette reiser spørsmål om certepartiene skal fortolkes mot norsk eller engelsk/amerikansk bakgrunnsrett.⁴³ NSC er utformet på engelsk, men er ikke orientert mot engelsk/amerikansk rett. Av denne grunn oppstår ikke tilsvarende tolkningsspørsmål, og av samme grunn vil heller ikke engelske og amerikanske dommer bli trukket frem i avhandlingen.⁴⁴

³⁸ Hov (2009) s. 265 og 274. Subseacertepartiene er ikke underlagt preseptorisk kontraktsrettslig lovgivning med unntak av avtaleloven § 36.

³⁹ Hov (2009) s. 274

⁴⁰ Giertsen (2014) s. 131 og Høgberg (2006) s. 194 og 212.

⁴¹ NOU 1993:36 s. 15.

⁴² Solvang (2009) s. 50. Eksempler på slike standardcertepartier er NYPE 93, Baltime 1939, Supplytime 2005 og BIMCHEMTIME 2005.

⁴³ Se Solvang (2009) s. 67-151, Michelet (1997) s. 10-11 og Selvig (1986).

⁴⁴ Det er også et vilkår i utvinningstillatelsen punkt 7 at all virksomhet som drives på bakgrunn av utvinningstillatelsen «skal... bygge på norsk kontraktstradisjon». Standard utvinningstillatelse er tilgjengelig på <http://www.regjeringen.no/upload/OED/pdf%20filer/OG/Utvinningstillatelse.pdf>

At bransjen i stor grad benytter standardcertepartier innebærer at kontraktspraksis sammen med norsk og utenlandsk retts- og voldgiftspraksis får stor betydning.⁴⁵ Det foreligger noe juridisk litteratur om tidsbefraktningkontrakter. Særlig kan *Michelet* (1996) Håndbok i tidsbefraktning nevnes, sammen med *Falkanger og Bull* (2010) Sjørett kapittel 16 som gir en grunnleggende innføring i emnet.

Ved tolkning av subseacertepartiene basert på NSC krever bakgrunnsretten en nærmere forklaring. I kontraktene benyttes generelle vilkår utarbeidet for fabrikkasjonskontrakter, til å regulere det som etter mitt syn er en form for tidsbefraktningkontrakt, med den forskjellen at den primære ytelsen er ikke transport av gods, men utførelse av subseatenester. Dette reiser noen prinsipielle spørsmål.

Et første spørsmål er hva tidsbefraktningkontrakter er, og om subseacertepartiene med rette kan kalles en tidsbefraktningkontrakt. Dette har nær sammenheng med spørsmålet om de deklatoriske reglene i sjøloven kommer til anvendelse der kontraktene går ut på annet enn transport av gods. Videre oppstår spørsmålet om hvilken betydning det får at partene baserer de generelle vilkårene på et fabrikkasjonsformat, og ikke på et tidscertepartiformular.

Det siste spørsmålet lar seg ikke besvare kort, og er tema for drøftelsene utover i avhandlingen. De andre spørsmålene kan det skrives mye om, men av hensyn til avhandlingens omfang og problemstilling begrenses dette til noen prinsipielle betraktninger.

Det finnes ingen presis definisjon av tidsbefraktningkontrakter. Sjøloven § 321 annet ledd definerer det kun som «befraktning der frakten beregnes pr tidsenhet». Sjølovens system viser imidlertid klart at den bygger på en forutsetning om at kontraktene gjelder transport av gods. Dette kommer til uttrykk ved at flere av reglene gjelder lasting og lossing⁴⁶, det kreves at skipet skal være «lasteklar»⁴⁷ og bortfrakteren har ikke en plikt til å ta med visse typer farlig gods⁴⁸. I sjøloven av 1893 § 71 fremgikk det at befraktningssavtalene gjaldt skip som transpor-

⁴⁵ I tidsbefraktningsretten tillegges voldgiftspraksis ofte forholdsvis stor vekt. Brækhus (1990) s. 460.

⁴⁶ For eksempel sjøl. § 381 og § 383.

⁴⁷ Sjøl. § 375 første ledd.

⁴⁸ Sjøl. § 378 tredje ledd.

terte gods: «Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale påtar seg befordring av gods med skip for en annen, befrakteren». En naturlig forståelse av bestemmelsen tilsier at der skipet ikke transporterte gods, eksisterte ikke noe bortfrakter/befrakterforhold. I den nye sjøloven kommer forutsetningen om godstransport ikke til uttrykk i lovteksten. Derimot heter det i forarbeidene at «å bortfrakte et skip betyr i forhold til kapittel 14 å stille skipet til disposisjon for befordring av gods og utføre befordringen på den måten avtalen forutsetter».⁴⁹

I rettspraksis finnes eksempler på at sjølovens tidsbefraktningsregler anvendes på skip som ikke transporterer gods uten at spørsmålet problematiseres. Som eksempel kan ND-2007-117 nevnes.⁵⁰ Dommen gjaldt tidsbefraktning av et seismikkskip, og regler i sjølovens tidsbefraktningsskapittel ble trukket frem ved tolkning av kontrakten.⁵¹

LG-2011-182 (Gulating lagmannsrett) er eksempel i motsatt retning. Saken gjaldt tolkning av en rammeavtale for IMR-tjenester mellom Statoil Petroleum AS og Deep Ocean AS.⁵² En av anførselene fra Deep Ocean AS var at kontrakten måtte tolkes og utfylles med bestemmelser fra sjøloven da den hadde «en rekke likhetstrekk med et tidscerteparti» og derfor var «bakgrunnsretten knyttet til tidsbefraktning... relevant».⁵³ Lagmannsretten fant at kontraktens ordlyd løste det aktuelle tolkningsspørsmålet. Det var derfor ikke nødvendig å ta stilling til anførselen om sjølovens betydning som bakgrunnsrett. Til tross for dette bemerket lagmannsretten at «... rammeavtalen omfatter et vidt spekter av arbeidsoppgaver og at forpliktelsen til Deep Ocean etter avtalen går langt utover å skaffe fartøy». Jeg tolker uttalelsen slik at lagmannsret-

⁴⁹ NOU 1993:36 s. 58.

⁵⁰ Voldgiftsdom avsagt av advokat Stephen Knudtzon (formann), professor dr. juris Erling Selvig og professor dr. juris Viggo Hagstrøm.

⁵¹ Et annet eksempel er LF-2004-13237 (Frostating lagmannsrett) som gjaldt et forskningsskip.

⁵² Rammeavtalen innebar at Deep Ocean skulle stille en spread til Statoil Petroleums disposisjon 365 dager i året fra 2005 til 2011 med tre ettårige opsjoner for forlengelse. Spørsmålet retten skulle ta stilling til var hvem av partene som skulle bære kostnadene for såkalt NOx-avgift som ble innført etter kontraktsinngåelse.

⁵³ Det er ikke angitt hvilke bestemmelser i sjøloven som ble anført av saksøker, men jeg forutsetter at det siktes til sjøloven § 387 som gir uttrykk for at befrakteren skal bære alle reisevariable utgifter som ikke etter sjøloven skal dekkes av bortfrakteren.

ten mente at rammeavtalen ikke var en tidsbefraktningsskontrakt, og at sjølovens regler derfor ikke kom til anvendelse.⁵⁴

I litteraturen har *Brækhus* skrevet at tidsbefraktningsskontrakten er en avtale om transport av gods, uten at det trekkes konsekvenser for hva som er og ikke er omfattet av sjøloven.⁵⁵ *Woxholth og Gade* skriver at offshorecertepartier kan utfylles med sjøloven som deklarasorisk bakgrunnsrett, og av faktumbeskrivelsen fremgår det at drøftelsene omfatter ankerhåndteringsskip, brannslukningsskip og dykkerskip.⁵⁶ *Bråfelt* skriver blant annet om borerigger, og ifølge henne er sjølovens tidsbefraktningssregler «den mest åpenbare bakgrunnsretten».⁵⁷ *Askheim* skriver at man «i noen utstrekning» kan bygge på sjølovens regler om tidsbefraktning ved tolkning av kontrakter om dykking og andre undervannsoperasjoner, uten at det dermed konkluderes med at slike kontrakter er tidsbefraktningsskontrakter.⁵⁸

Årsaken til at definisjonen av tidsbefraktningsskontrakter, og sjølovens anvendelsesområde ikke er problematisert, må etter mitt syn dels være at sjølovens regler er deklarasoriske og dels at flere av reglene i sjøloven anses for å gi uttrykk for alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.⁵⁹ Å trekke en skarp grense for lovens virkeområde har da liten eller ingen betydning idet den ikke utgjør tvingende løsninger, og mange av de samme løsningene kan begrunnes i alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

Basert på det ovenstående forutsetter jeg at sjølovens tidsbefraktningssregler primært tar sikte på å regulere tidsbefraktning der tjenesteytelsen er transport av gods, men at reglene også er anvendelige som bakgrunnsrett der tjenesteytelsen er annet enn godstransport. Reglene i sjø-

⁵⁴ Som en karakteristikk av hva en tidsbefraktningsskontrakt er, synes uttalelsen ikke å være særlig treffende. Tidsbefraktning kombinerer elementer av tingsleie og tjenesteytelse, og hvis kontrakten kun går ut på «å skaffe fartøy» vil den være en bare-boatkontrakt som ikke omfattes av sjøloven, jfr. NOU 1993:36 s. 57. Spørsmålet som drøftes her er om det stilles krav til at tjenesteytelsen skal være transport, eller om den også kan være noe annet.

⁵⁵ Brækhus (1975) s. 6. Dette ble skrevet før sjøloven av 1994.

⁵⁶ Woxholth (1979) s. 20.

⁵⁷ Bråfelt (2008) s. 41.

⁵⁸ Askheim (1983) s. 442.

⁵⁹ Se f.eks. sjøl. §§ 324, 375 tredje ledd, 376 og 391, jfr. NOU 1993:36 hhv. s. 60, 85 og 92.

loven kapittel 14 del IV gir uttrykk for noen grunnleggende prinsipper som ikke er begrenset til godstransport. Noe annet er at forarbeidenes forutsetning om at reglene utgjør «rimelige og balanserte» løsninger ikke med nødvendighet passer like godt på alle kontraktsforhold. Idet loven er deklarasjonslovgivning må det uansett vurderes konkret hvilken betydning sjølovens løsninger skal få i den enkelte kontrakt.

Sammenfatningsvis kan det knyttes noen bemerkninger til hva en tidsbefraktningkontrakt er. Begrepet tidsbefraktningkontrakter er etter mitt syn ikke begrenset til fartøy som transporterer gods. Det som kjennetegner en tidsbefraktningkontrakt er den går ut på at det stilles et bemannet og utstyrt fartøy til disposisjon, som skal utføre arbeid etter bestillers/befrakteres instruksjon, og vederlaget må være tidsbasert, jfr. definisjonen i sjøl. § 321 annet ledd. At besittelsen til skipet dermed aldri overdras til medkontrahenten, skiller kontrakten fra et rent leieforhold.⁶⁰ At leverandøren ikke har påtatt seg å utføre et bestemt arbeid til et bestemt tidspunkt med skipet, skiller kontraktene fra subseaentreprisene. Subseacertepartiene kan etter min vurdering dermed med rette kalles en form for tidsbefraktningkontrakt, noe som underbygges i kapittel 2.

Selv om subseacertepartiene er en form for tidsbefraktningkontrakt er det ord og uttrykk i NSC som skal tolkes i avhandlingen. Ofte vil det her være vanskelig å utlede tolkningsargumenter fra tidscertepartiets bakgrunnsrett. Dette skyldes dels at ord og uttrykk i NSC ikke har en fastlagt tolkning i denne bakgrunnsretten og dels at noen av problemstillingene som kontrakten reiser ikke har paralleller i tidscertepartier. Som et eksempel på dette kan reguleringsne av «Weather Downtime» i NSC artikkel 4.7 nevnes. Bestemmelsen gir leverandøren krav på dagrate og mulig forlengelse av kontraktsperioden ved dårlig vær, og er ukjent i tidscertepartier.⁶¹ Det er også elementer i subseacertepartiene som har større likhetstrekk med andre kontrakter. For eksempel opererer noen av subseacertepartiene med flere dagrater for ulike operasjoner som minner om de man finner i riggkontrakter.⁶² Det er også av betydning at leverandøren normalt ikke skal utføre transporter, men avansert arbeid subsea. For problemstil-

⁶⁰ Jantzen (1919) s. 6.

⁶¹ Anvendelsen av bestemmelsen i subseacertepartiene drøftes i kapittel 7. Et annet eksempel er at leverandøren antakelig har en utbedringsplikt ved uaktsom arbeidsutførelse etter NSC artikkel 25.2. Dette drøftes i avsnitt 2.3.2.

⁶² Beyer (1975) s. 176 flg.

linger som oppstår i tilknytning til dette arbeidet kan det være begrenset med veiledning å utlede fra tidscertepartiets bakgrunnsrett.

Bakgrunnsretten for subseacertepartiene kan derfor sies å være mer sammensatt for subseacertepartiene enn for det som kan kalles ordinære tidscertepartier. Med ordinære tidscertepartier siktes det til tidsbefraktning av skip som transporterer gods i en eller annen form. Ettersom NSC i det vesentlige tilsvarende NF, vil kilder i tilknytning til fabrikkasjonskontrakter være relevante når ordlyden i kontrakten skal tolkes. I avhandlingen vil jeg se hen til juridisk litteratur⁶³ og særlig fremstillingen i *Kaasen* (2006) *Petroleumskontrakter*⁶⁴, men også *Borchsenius* (1989) *Norsk Fabrikasjonskontrakt 1987*. Da NF og NTK bygger på mange av de samme forutsetningene som entreprisekontrakter vil jeg også trekke frem *Sandvik* (1966) *Entreprenørrisikoen*. Ettersom fremstillingen i disse bøkene gjelder fabrikkasjons- og entreprisekontrakter vil det imidlertid ikke alltid kunne utledes tolkningsargumenter som har overføringsverdi til tolkningsspørsmålene som oppstår i subseacertepartiene.

1.5 Videre drøftelse

Avhandlingen består av syv kapitler. Før problemstillingene knyttet til kontraktsperioden drøftes redegjør jeg for hovedtrekkene ved subseakontraktene i kapittel 2. Dette gjøres av to årsaker. For det første utgjør NSC kun subseacertepartiets generelle vilkår. For å kunne drøfte problemstillingene knyttet til kontraktsperioden må man ha en formening om hva som står i vedleggene. For det andre er det nødvendig å illustrere forskjellene mellom de to kategoriene subseakontrakter da NSC tar sikte på å regulere subseaentrepriser. For å forstå hvordan de generelle vilkårene er tenkt benyttet må man ha en forståelse av hva slike kontrakter går ut på.

Kapittel 3-5 omhandler den første problemstillingen; i hvilken grad bestilleren kan endre kontraktsperioden. Kapittel 6 omhandler den andre problemstillingen; hvordan kontraktsperioden påvirkes av oppfyllelshindringer. Drøftelsene i kapittel 3-6 er forsøkt strukturert på en en-

⁶³ Det foreligger et begrenset antall rettsavgjørelser om NF og NTK. *Kaasen* (2006) s. 57. Ved tolkning av subseacertepartier vil slik rettspraksis uansett gi lite veiledning.

⁶⁴ Boken fremstiller NF 05 og NTK 05. Det synes ikke å være foretatt store endringer ved utarbeidelsen av NF 07 og NTK 07. Der det er forskjeller vil de kommenteres.

hetlig måte. Helt lik kan strukturen naturligvis ikke bli ettersom spørsmålene som oppstår til dels er svært ulike. Kapitlene og avsnittene innledes med en redegjørelse for problemstillingen som skal drøftes, den aktuelle reguleringen i NSC og en redegjørelse for hvilken anvendelse reguleringen får i subseaentreprisene. Deretter drøftes det hvilken anvendelse reguleringen kan få i subseacertepartiene. I slutten av hvert kapittel foretas en oppsummering og vurdering. Her vil jeg blant annet foreslå endringer til reguleringene i NSC, der anvendelsen av bestemmelsene byr på utfordringer i subseacertepartiene.

I kapittel 7 gjøres noen avsluttende refleksjoner.

Gjennom avhandlingen vil reguleringer og løsninger i subseacertepartiene basert på NSC sammenliknes med reguleringer i tidscertepartier. Med dette ønsker jeg å illustrere betydningen av at partene benytter NSC som kontraktsformat og at de ikke baseres på et kjent certepartiformular. I dette ligger det ikke et ønske om å vise at NSC er «feil» kontraktsformat å benytte på subseacertepartiene, kun et ønske om å undersøke og vise likheter og forskjeller mellom to ulike kontraktsformater. Supplytime 2005 vil særlig bli benyttet for sammenlikninger da det er tenkt benyttet på «offshore service vessels» og er mye benyttet i petroleumsindustrien. Det vil også i noen grad bli vist til Windtime 2013 som bygger på Supplytime 2005.⁶⁵

⁶⁵ Windtime 2013 er tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_copy_WINDTIME.ashx

2 Hovedtrekk ved subseakontrakter

2.1 Innledning

Å strukturere en redegjørelse for begge kategoriene subseakontrakter er utfordrende; å påta seg å tilvirke og legge en fiberoptisk kabel mot en fastpris reiser andre problemstillinger enn der man påtar seg å stille et utstyr fartøy til disposisjon og utføre tjenester mot et tidsbasert vederlag.

Først behandler jeg kort hvordan kontraktene er strukturert. Med dette mener jeg hvordan de er bygget opp med generelle vilkår og vedlegg, men også hvordan de benytter rammeavtaler.⁶⁶ Deretter ser jeg på hvordan kontraktene beskriver hva leverandøren påtar seg å gjøre, før det redegjøres for hvordan kontraktperioden beskrives. Videre behandles leverandørens vederlag og til slutt foretas en kort oppsummering.

2.2 Kontraktsstruktur

NSCs grunnstruktur er et sett med generelle vilkår og flere vedlegg. De generelle vilkårene består av 37 artikler med underartikler fordelt på 40 sider og kontraktene har opp til 12 ulike vedlegg.⁶⁷ Særlig er vedlegg A “Scope of Work” (arbeidet), vedlegg B “Compensation” (vederlaget), vedlegg C “Contract Schedule” (kontraktperioden/fremdriftsplan) og vedlegg E “Specifications” (krav til spreaden og arbeidet som skal utføres) av interesse for problemstillingene.

Det som skiller de gjennomgåtte subseacertepartiene er at de benytter rammeavtaler på ulikt vis. I noen av kontraktene tilrettelegger rammeavtalene for hurtige anskaffelser av arbeid som omfattes av avtalen, men uten noen forpliktelse på bestilleren til å tildele leverandøren arbeid. Leverandøren har en plikt til å påta seg arbeid som tildeles, men han konkurrerer om arbeid i anbudsrunder mot andre leverandører med tilsvarende rammeavtaler.⁶⁸ Leverandørens forpliktelse til å utføre arbeidet oppstår når han blir tildelt arbeid gjennom såkalte call-offs, som jeg

⁶⁶ Alle subseakontraktene jeg har undersøkt har vært basert på rammeavtaler i en eller annen form.

⁶⁷ Vedleggenes betegnelser er identiske med NF, jfr. NSC art. 2.1 sml. den engelske versjonen av NF art. 2.1.

⁶⁸ I de undersøkte rammeavtalene har leverandøren ikke hatt en plikt til å levere anbud.

oversetter med «tildelingsbrev». I tildelingsbrevet finnes nærmere informasjon om hva leverandøren skal gjøre og hvor lenge han skal utføre tjenester. Det kan eksempelvis stå i tildelingsbrevet at leverandøren har blitt tildelt arbeid under rammeavtalen for inspeksjonstjenester fra 1. mars 2015 til 1. august 2015 med fire opsjoner for forlengelse. Hvis bruken av slike rammeavtaler skal sammenliknes med inngåelse av et ordinært tidscerteparti vil leverandørens anbud representere et tilbud om å inngå et certeparti på visse vilkår, og bestillerens tildelingsbrev er en aksept av tilbudet slik at certepartiet inngås. Subseacentprisene jeg har sett på har vært basert på rammeavtaler av denne typen.⁶⁹

I andre subseacertepartier er rammeavtalen grunnlaget for arbeids- og vederlagsforpliktelsen. For eksempel ved at bestilleren i *rammeavtalen* leier inn spreaden 365 dager i året over flere år. Ved inngåelse av rammeavtalen oppstår forpliktelsen for leverandøren til å stille spreaden til rådighet og utføre tjenester for bestilleren, og bestilleren skal betale dagrate i den perioden rammeavtalen gjelder. Her er selve rammeavtalen tidscertepartiet.⁷⁰

2.3 Hva påtar leverandøren påtar seg å gjøre?

2.3.1 Subseacertepartier

I subseacertepartiene er kjernen av leverandørens forpliktelse at han påtar seg å stille en spread til bestillerens disposisjon og utføre ulike subseatenheter etter instruksjon. Man kunne tenke seg at dette innebar at kontraktene overhodet ikke beskrev arbeidet som leverandøren skal utføre. I subseacertepartiene går kontraktene imidlertid svært langt i å beskrive hvilket arbeid leverandøren *kan tenkes* å skulle utføre.⁷¹

⁶⁹ For eksempel en rammeavtale om rørleggingsarbeid på norsk sokkel. Rammeavtalen i subseacentprisene inneholder ingen priser, men rammeverket for fremtidige kontrakter ligger klart og partene slipper å forhandle om generelle vilkår, forsikringer, bankgarantier o.l. for hver kontrakt som inngås.

⁷⁰ Det er derfor kanskje ikke helt treffende å omtale det som en «rammeavtale», men de betegner seg selv som en «frame agreement».

⁷¹ Beskrivelser av arbeidet finner man i vedlegg A. I standard tidscertepartier finnes også beskrivelser av arbeidet som kan utføres. Se som eksempel Supplytime 2005 klausul 6 a) «Employment and Area of operation» og klausul 7 «Master and Crew». En markant forskjell mellom beskrivelsene i Supplytime 2005 og i subseacertepartiene basert på NSC er at beskrivelsene av arbeidet er betraktelig mer omfattende i sistnevnte.

IMR-kontrakter betegner Inspection, Maintenance and Repair-kontrakter. Formålet med kontraktene er at leverandøren skal utføre inspeksjon-, vedlikehold- og reparasjon av subseakomponenter for bestilleren. Tjenestene som kan utføres under kontrakten er svært omfattende og her nevnes bare noe; inspeksjon av risere⁷², umbilicals⁷³, rør og plattformunderstell med ROV'er⁷⁴; subsea vedlikeholdsarbeid (for eksempel høytrykksrengjøring av subseakomponenter), justering av ventiler eller utskifting av subseakomponenter; lett installasjonsarbeid i form av løfteoperasjoner og kutting av rør; scale squeeze-operasjoner⁷⁵; overvåkningstjenester; støttetjenester ved installasjoner utført av bestilleren selv eller andre leverandører. I tillegg angis det ofte i vedleggene at leverandøren skal utføre andre tjenester som bestilleren krever. Som for eksempel transport av CPI⁷⁶ og personell, eller andre tjenester som leverandøren er kvalifisert for.⁷⁷

Surveykontraktene går ut på at leverandøren skal utføre ulike kartleggings- og overvåknings-tjenester for bestilleren. Leverandøren skal blant annet kartlegge rørledningstraséer, inspisere installasjoner på havbunnen, overvåke installasjonsarbeid, foreta presise kartlegginger av et havområde, geologiske undersøkelser og en rekke andre generelt beskrevne støttetjenester. I

⁷² Rørrangement som går mellom subseakomponenter og produksjonsinnretningen på overflaten. Bai (2012) s. 854.

⁷³ Kombinasjon av elektriske kabler, fiberoptiske kabler og rør som blir innkapslet i en lang streng (derav navnet som betyr navlestreng på engelsk). Kan blant annet brukes til å kontrollere ventilene i juletreet. Ibid. s.145, 799 og 804.

⁷⁴ Remotely Operated Vehicle eller undervannsrobot. Som oftest har skipet to typer undervannsroboter: WROV og OBSROV. WROV betegner Work-ROV og OBSROV betegner Observation-ROV. Førstnevnte benyttes som navnet tilsier for arbeidsoperasjoner mens sistnevnte benyttes for observasjon.

⁷⁵ Operasjoner der kjemikalier pumpes med rørledninger fra skipet for å fjerne og forhindre avleiringer i subseakomponenter.

<http://www.glossary.oilfield.slb.com/en/Terms.aspx?LookIn=term%20name&filter=scale%20inhibitor>

⁷⁶ Company Provided Items som kan oversettes til selskapsleveranser.

⁷⁷ At leverandøren skal utføre andre tjenester som han er kvalifisert for står uttrykkelig i vedleggene uten at det er klart hva som er ment med formuleringen. Dersom leverandøren ikke er kvalifisert for noe bestilleren krever er det formodentlig en endringsordre. Dette har bestilleren vid adgang til å utstede med hjemmel i NSC artikkel 12. I kapittel 3 drøftes endringsreglene i NSC nærmere.

tillegg finner man bestemmelser i kontraktene om at leverandøren skal utføre annet arbeid som spreaden har de nødvendige egenskaper for å utføre.⁷⁸

Kjernen i subseacertepartiene er utførelse av ulike subseatjenester, men arbeidet er ikke begrenset til det som skjer under havoverflaten. For å utføre subseatjenestene kreves det omfattende arbeid over havoverflaten (topside) og på land (onshore). Igjen nevnes bare noe; data fra inspeksjonene og kartleggingen skal analyseres og prosesseres; innkjøp skal foretas på bestillerens vegne og det skal utføres prosjektering forut for arbeidsoperasjonene der dette er påkrevd. Slike forpliktelser illustrerer at subseacertepartiene dreier seg om mer enn kun arbeid under havoverflaten, og at det er en mer omfattende og avansert tjenesteytelse i subseacertepartiene sammenliknet med tidscertepartier for transport av gods.

Selv om beskrivelser av arbeidet i subseacertepartiene varierer og knytter seg til arbeid sub-sea, topside og onshore har de et grunnleggende fellestrekk; alle forpliktelsene er beskrevet generelt og ubestemt ved at det ikke angis spesifikt når, hvor eller hva som skal utføres. Ofte angis det et arbeidsområde, men dette beskrives meget vidt. For eksempel som norsk kontinentalsokkel, Nord-Europa eller Europa. For å spesifisere arbeidssted og oppgaver som skal utføres, utsteder bestilleren arbeidsordrer («work packages») underveis i kontraktsperioden. «Work packages» er dermed instruksjoner som bestilleren kan utstede i medhold av sin instruksjonsrett.

En markant forskjell mellom ordinære tidsbefraktningkontrakter og subseacertepartiene er at NSCs generelle vilkår antakelig innebærer at leverandøren har en utbedringsplikt der arbeidet ikke utføres kontraktsmessig.⁷⁹

⁷⁸ Liknende uttryksmåte finner man i Supplytime 2005 klausul 6 a) der det heter at befrakter ved instruksjonene skal ta hensyn til fartøyets «capabilities».

⁷⁹ NSC artikkel 25.2 første ledd fastslår at leverandøren plikter å utbedre mangler og henviser til første ledd som viser til artikkel 23. Etter artikkel 23.1 a) innestår leverandøren for «the performance of the Work». I artikkel 1 gg) defineres «Work» som «all work which Contractor shall perform or cause to be performed in accordance with the Contract». Kaasen skriver at leverandøren med dette innestår for kravet i artikkel 4.1, der det i NSC heter at arbeidet skal utføres «... in a professional and careful manner in accordance with the Contract». Kaasen (2006) s. 554. Slik jeg tolker bestemmelsene foreligger det derfor en mangel i kontraktens forstand hvis arbeidet ikke utføres på en «professional and carefull manner». Konsekvensen er at leverandø-

Ettersom det leverandøren i subseacertepartiene påtar seg er å stille en spread til bestillerens disposisjon og aktsomt utføre bestillerens instruksjoner finner man naturligvis utførlige beskrivelser av spreaden i kontraktene.

NSC artikkel 9.1 oppstiller de grunnleggende krav og ifølge bestemmelsen skal leverandøren «... provide the spread as required by the contract and maintain it in good working order, all equipment certified and fully operational, and in a seaworthy condition». Leverandøren har altså en plikt til å levere⁸⁰ en sjødyktig spread i tråd med kontrakten, fullt sertifisert og fullt ut operasjonsdyktig på leveringstidspunktet (mobiliseringsdato jfr. avsnitt 2.4.1 nedenfor), og en forpliktelse til å vedlikeholde spreaden.⁸¹

Nærmere beskrivelse av spreaden finner man særlig i vedlegg A og E. Her beskrives den normalt som ett navngitt skip med tilhørende utstyr og mannskap. I tillegg oppstilles det detaljerte krav.⁸² En stor del av kravene gis ved henvisninger til tekniske standarder utarbeidet av bestilleren, krav oppstilt av klasseselskaper, industristandarder som NORSOK og ISO-

ren har en utbedringsplikt, men ikke en ubetinget utbedringsrett, jfr. artikkel 25.2 og 25.3. Utbedringen skal skje for leverandørens «own cost». Utbedringsplikten i artikkel 25 reiser en rekke problemstillinger i subseacertepartiene. Hvor lenge inntar leverandøren for arbeidet? Hvor raskt må utbedringen utføres før bestilleren kan la andre utbedre feilen? Hvor godt passer reglene på subseacertepartiene? Det avgrenses mot en nærmere drøftelse av spørsmålene. Etter sjøloven kan bortfrakter bli erstatningsansvarlig på uaktsomhetsgrunnlag ved oppfyllelse av sine forpliktelser underveis i kontraktsperioden etter sjøl. § 384 annet ledd, men han har ingen utbedringsplikt. En slik plikt kunne f.eks ha bestått i at bortfrakteren måtte skaffe tilsvarende gods dersom godset gikk tapt eller ble skadet på grunn av hans uaktsomhet.

⁸⁰ Utrykket «provide» benyttes i artikkel 9.1 og «delivered» i artikkel 26.1 a). I avhandlingen benyttes «levering» til tross for at det ikke skjer noen overgang av besittelsen til skipet. Tilsvarende begrepsbruk finner man i sjøl. § 372 annet ledd. Fredly (2013) s. 20.

⁸¹ NSC art. 9.1 likner på beskrivelser av bortfrakterens forpliktelse til å levere skipet i standard certepartier. Se til sammenlikning Supplytime 2005 klausul 3 a). I noen tidscertepartier understrekes det at vedlikeholdsforpliktelsen er en aktsomhetsplikt. Se Supplytime 2005 klausul 3 b). Bortfrakteren blir dermed ikke erstatningsansvarlig med mindre han unnlater å vedlikeholde skipet på en aktsom god måte. Falkanger (2010) s. 393 og Fredly (2013) s. 23-24. Mulig erstatningsansvar der spreaden kommer i ikke-kontraktsmessig stand etter levering er ikke uttrykkelig regulert i NSCs generelle vilkår. Det avgrenses mot en nærmere drøftelse av dette.

⁸² I standard tidscertepartier finnes også detaljerte opplysninger om skipet, men beskrivelsene i standardtekstene (partene kan velge beskrive skipet i ytterligere detalj) synes ikke å være av et slikt omfang som i subseacertepartiene. Se Michelet (1997) s. 14 flg. om beskrivelser av skipet i tidscertepartier.

standarder, OLF-anbefalinger⁸³, forskrifter fra Petroleumstilsynet, retningslinjer fra NWEA⁸⁴ o.l. Utover henvisninger til slike dokumenter oppstiller vedleggene spreadens spesifikasjoner. Her gis en oversikt over egenskaper som fartøyenes lastekapasitet, dekksplass, maksimal hastighet, marsjfart, brenselforbruk, kapasitet på tanker og værforholdene skipet skal kunne arbeide i.⁸⁵ Videre gis en oversikt over utstyrets spesifikasjoner. For eksempel maksimal operasjonshastighet ved bruk av utstyret, maksimal operasjonsdybde for ROV'ene og kranenes løftekapasitet. Alt dette er egenskaper som påvirker hvilke tjenester som kan utføres og hvor effektivt de kan utføres. Når vederlaget betales pr. tidsenhet vil dette være sentralt for bestilleren.

I tillegg til beskrivelser av fartøy og utstyr beskrives det hvilket personell leverandøren skal stille med.⁸⁶ Omfanget av bemanningsplikten varierer i kontraktene, men ofte er det flere titalls personer. I tillegg til personell om bord på spreaden, plikter leverandøren å stille med landbasert personell som prosjektledere, ingeniører o.l.

2.3.2 Subseaentrepriser

I subseaentreprisene beskrives det et bestemt arbeid som skal utføres. For eksempel beskrives det i kontrakt om tilvirkning og legging av et rør at det skal legges fra punkt A til B og være i overenstemmelse kravene i vedlegg E. I forbindelse med tilvirkning og legging av røret skal det utføres omfattende arbeid og her nevnes bare noe; leverandøren skal designe og prosjektere røret; det skal utarbeides arbeidsplaner; utføres tester; arbeides på havbunnen ved fjerning av steiner eller grøfting (trenching) e.l.

Ettersom kontrakten angir et bestemt arbeid som skal utføres kunne man tenke seg at den overhodet ikke beskrev spreaden som skal utføre arbeidet. Dette er ikke tilfelle i subseaentreprisene. Tvert imot beskrives spreaden svært detaljert slik som i subseacertepartiene og det

⁸³ Nå retningslinjer fra Norsk olje og gass.

⁸⁴ North Western European Area-guidelines.

⁸⁵ For eksempel at arbeidet skal kunne utføres i opp til 5,5 meter signifikant bølgehøyde.

⁸⁶ Dette kan være medisinsk personell, skiftleder, kaptein, maskinist, kranfører, ROV-førere, geologer, og mannskap som kan analysere prøver og data. I tillegg til at leverandørens personell skal være om bord følger det av NSC artikkel 3.3 at bestilleren har rett til å ha personell om bord og i vedleggene reguleres kostnader knyttet til slikt personell særskilt.

vises til redegjørelsen for dette i avsnitt 2.3.1.⁸⁷ I de fleste kontraktene jeg har undersøkt har spreaden vært beskrevet som ett navngitt skip med tilhørende utstyr og mannskap. I noen av kontraktene har arbeidet vært mer omfattende og flere skip har vært navngitt. Dette er ikke *alternative* skip som kan benyttes til å oppfylle kontrakten, men flere navngitte skip som alle skal utføre arbeidet.⁸⁸

Selv om subseaentreprisene beskriver spreaden som skal utføre arbeidet svært detaljert er de ikke tidsbefraktningskontrakter. I subseacertepartiene går kontrakten ut på å stille spreaden til disposisjon i en periode; dette kan sies å være kontraktens gjenstand. Subseaentreprisene går derimot ut på at det skal utføres et bestemt arbeid og skipet kan sees som et anleggsmiddel for å utføre arbeidet. Her er det arbeidet som skal utføres som er kontraktens gjenstand. Denne forskjellen får betydning for hvordan kontraktsperioden beskrives i kontraktene og hvordan vederlaget opptjenes.

2.4 Kontraktsperioden

2.4.1 Subseacertepartier

I subseacertepartiene angis en kontraktsperiode med fastsatte oppstarts- og avslutningsdatoer. I noen kontrakter beskrives dette i vedlegg C «Contract Schedule» og i andre kontrakter beskrives det i tildelingsbrevene avhengig av hvordan rammeavtaler benyttes i kontraktene.

Subseacertepartiene bygger dermed på en forutsetning om at spreaden står til bestillerens disposisjon i en bestemt periode. Kontraktene jeg har undersøkt har vært relativt langvarige og har variert mellom fire måneder og opp til flere år. Alle kontraktene har inneholdt opsjoner for forlengelse.⁸⁹ Antallet opsjoner har variert fra to til fem og varigheten på opsjonene har

⁸⁷ Noe av begrunnelsen for at spreaden beskrives detaljert også i subseaentreprisene finner vi i reguleringen av «Weather Downtime» i NSC artikkel 4.7. Reguleringen drøftes nærmere i avsnitt 2.5.2 og kapittel 6.

⁸⁸ I én subseaentreprisekontrakt jeg har sett på var det påkrevet flere skip og betegnelsen «typical» ble benyttet foran ett av skipenes navn. Jeg tolker dette som at leverandøren pliktet å stille med skipet *eller tilsvarende* skip.

⁸⁹ Opsjoner for forlengelse finnes også i standard tidscertepartier. Se som eksempel Supplytime 2005 klausul 1b).

variert fra én måned til ett år.⁹⁰ Forlengelse av kontraksperioden gjennom opsjonsutøvelse er betinget av at bestilleren varsler leverandøren innenfor bestemte frister. Varslingsfristene har variert mellom en til fire måneder før utløpet av den opprinnelige kontraksperioden. En varslingsplikt sikrer leverandøren forutberegnelighet for når skipet kan benyttes til annet arbeid.

Oppstartsdatoen for kontraksperioden omtales i kontrakten som mobiliseringsdatoen (engelsk: mobilisation). Mobilisering er definert i NSC artikkel 1 u). Litt forenklet er dette tidspunktet når spreaden er klar til arbeid på avtalt sted offshore, fullt utstyrt med alle godkjenninger i orden.⁹¹ De generelle vilkårene i NSC knytter flere virkninger til mobiliseringstidspunktet. Dette har blant annet betydning ved beregning av det økonomiske oppgjøret ved avbestilling og hevingsrett ved forsinket levering.⁹²

Av NSC artikkel 24.2 sammenholdt med vedlegg C følger det at forsinket mobilisering av spreaden møtes med dagmulkt.⁹³ Dagmulkten har vært på mellom 15 og 30 prosent av dagraten. I tillegg til dagmulkt ved forsinket mobilisering finner man i vedlegg C dagmulker knyttet til ferdigstilling av dokumentasjonsarbeid og rapportering etter utførelse av subseatenesene. For eksempel i form av en frist på 48 timer etter utførelse av en arbeidsordre for å levere dokumentasjon, eller innsendelse av årlige rapporter 1. januar.⁹⁴

2.4.2 Subseaentrepriser

I subseaentreprisene angis ingen kontraksperiode slik som i subseacertepartiene, det angis kun et mobiliseringstidspunkt som markerer når spreaden skal påbegynne arbeidet offshore.⁹⁵

⁹⁰ Forlengelse av kontraksperioden gjennom opsjoner har skjedd på like prisvilkår som i den opprinnelige kontraksperioden.

⁹¹ I subseacertepartiene har det vært angitt at mobilisering skal skje i en havn bestemt av bestilleren.

⁹² Jfr. hhv. NSC art. 17.3 b) og 26.1 a). Det økonomiske oppgjøret ved avbestilling behandles i avsnitt 5.2.

⁹³ I standard tidscertepartier har jeg kun funnet dagmulkt ved forsinket levering i Windtime 2013 klausul 2 f). I Supplytime 2005 er ansvar for forsinket levering uttrykkelig avskåret i klausul 2 c).

⁹⁴ Kontraktene kan også inneholde bonusbestemmelser som gir leverandøren krav på økt vederlag hvis gitte kvalitets- og tidskrav overholdes.

⁹⁵ I motsetning til subseacertepartiene angis ikke en dato, men tidsvinduer snevres inn etter hvert som vinduet nærmer seg. Slike vinduer gir leverandøren en viss fleksibilitet, samtidig som bestilleren får forberedt skips ankomst etter hvert mobiliseringsdatoen spesifiseres stadig mer nøyaktig. Tilsvarende reguleringer finnes ofte i riggkontrakter. Sollund (2010) s. 245-246.

I vedlegg C angis en fremdriftsplan med dagmulftsanksjonerte milepæler som markerer når arbeidet forutsettes å være fullført. Overskridelse av fremdriftsplanen har med andre ord betydning for vederlaget, ved at leverandøren risikerer dagmulkt, men det innebærer ingen avslutning av kontraktperioden. Man kan si at kontraktperioden i subseaentreprisene angis gjennom arbeidet som skal utføres og at kontrakten varer frem til arbeidet er sluttført.

I subseaentreprisene er det ikke knyttet dagmulkt til forsinket mobilisering av spreaden. I stedet rettes dagmulktene mot slutføring av arbeidet i form av en dagmulftsanksjonert ferdigstillelsesdato, eller ved flere delmilepæler som må overholdes.

2.5 Vederlaget

2.5.1 Subseacertepartier

I subseacertepartiene består vederlaget av flere elementer.⁹⁶ Viktige elementer er dagraten for spreaden og faste priser for mobilisering og demobilisering.⁹⁷ Leverandøren har også krav på et prosentvis påslag på innkjøp han gjør for bestilleren, og landbasert personell faktureres etter medgått tid. I subseacertepartiene utgjør dagraten hoveddelen av vederlaget, og det er dermed hovedsakelig tidsbasert.

Dagraten løper fra mobilisering og presentasjon av en kontraktsmessig spread er således en betingelse for at opptjeningen skal begynne.⁹⁸ Normalt opptjenes dagraten inntil spreaden demobiliseres, men dette utgangspunktet modifiseres gjennom kontraktens breakdownbestemmelser og ratestrukturer. «Breakdown» er kontraktens betegnelse på at spreaden ikke er i operasjonsdyktig stand. For eksempel der en kran eller ROV ikke virker som de skal, eller hovedmaskineriet har brutt sammen.

⁹⁶ Fordeling av utgifter som bunkerskostnader faller utenfor redegjørelsen. Bunkers dekkes av bestilleren i subseacertepartiene og i subseaentreprisene dekkes det av leverandøren som en del av fastprisen, men leverandøren kompenseres hvis prisene for bunkers overstiger en gitt terskel. Subseacertepartiernes løsning er i samsvar med løsningen i sjøl. § 380, jfr. § 387.

⁹⁷ Dette kan man også finne i standard tidscertepartier og i riggkontrakter. Se hhv. Supplytime 2005 klausul 2 b) i) og Krokeide (1977b) s. 1-2.

⁹⁸ Slik også i ordinære tidscertepartier jfr. for eksempel Supplytime 2005 klausul 12 a). Se Fredly (2013) s. 23.

Subseacertepartiene jeg har undersøkt har hatt ulike ratestrukturer. I noen av kontraktene finner man to dagrater, én operasjonsrate (dagraten) og en breakdown-rate (nullrate). Dagraten opptjenes så lenge spreaden ikke er i breakdown. I disse kontraktene får leverandøren med andre ord dagraten eller ingen rate. I andre kontrakter har man i tillegg hatt en mellomrate som opptjenes der arbeidets fremdrift kun delvis forhindres ved breakdown. Da får leverandøren en andel av dagraten, typisk mellom 60 og 80 prosent.⁹⁹ Noen kontrakter har også egne rater som gjelder ved midlertidig innstilling (suspensjon) av arbeidet etter NSC artikkel 18.¹⁰⁰

Der kontraktene har to rater tilsvarende dette normalløsningen i tidscertepartier som kommer til uttrykk i off-hirebestemmelsen i sjøl. § 392. Her opptjenes tidsfrakten så lenge skipet ikke er offhire.¹⁰¹ Der subseacertepartiene har flere rater har kontraktene større likhetstrekk med ratestrukturer i riggkontrakter, der man ofte finner ulike rater for ulike operasjoner riggen utfører.¹⁰²

Til tross for at vederlagsstrukturene i subseacertepartiene kan være forskjellige, er utgangspunktet at spreaden opptjener dagrate, med mindre den er i breakdown. Leverandøren opptjener dermed dagraten så lenge han stiller en operasjonsdyktig spread til bestillerens disposisjon. Interessant nok finner man imidlertid ingen reguleringer av breakdown eller ratestrukturene i de generelle vilkårene, men i vedleggene. Dette er påfallende sammenliknet med standard tidscertepartier, ettersom det er breakdown- eller offhirereguleringen som utgjør den sentrale fordelingen av vederlagsrisiko¹⁰³ mellom partene, og off-hirereguleringer står sentralt i standard tidscertepartier.¹⁰⁴

⁹⁹ I kontraktsmaterialet har det i subseacertepartier som ikke er basert på NSC, vært angitt egne rater for dårlig vær og i perioden der Spreaden er i transitt fra havn til arbeidsted offshore.

¹⁰⁰ Suspensjon behandles i kapittel 4.

¹⁰¹ I standard certepartiformularer finner man flere variasjoner av når skipet er offhire. Se for eksempel Supply-time 2005 klausul 12 og 13, til forskjell fra Baltime 1939 klausul 6 og 11. Sistnevnte oppstiller en 24-timers terskel for at skipet skal gå off-hire.

¹⁰² Beyer (1975) s. 176 flg. og Krokeide (1977b) s. 2 flg.

¹⁰³ Uttrykket vederlagsrisiko knytter seg til betydningen det har for yterens vederlagsopptjening at det oppstår forstyrrelser i det forventede kontraktsforløp. Solvang (2009) s. 179 og Krüger (1989) s. 323.

¹⁰⁴ I NSC finner man derimot flere reguleringer som gir leverandøren krav på dagrate ved *spesielle situasjoner*. I de generelle vilkårene er dagrate dermed unntaket ved spesielle situasjoner mens tidsbasert vederlag er hovedregelen i subseacertepartiene.

Breakdownreguleringene i subseacertepartiene reiser en rekke problemstillinger som det avgrenses mot. For eksempel hvordan situasjoner der det er bestilleren som forårsaker spreadens breakdown skal bedømmes,¹⁰⁵ eller hvordan breakdown ved konkurrerende hindringer skal bedømmes.¹⁰⁶

2.5.2 Subseaentrepriser

I subseaentreprisene jeg har sett på har vederlaget vært basert på fastpriser. Utgangspunktet er dermed at leverandøren forplikter seg til å gjøre den beskrevne jobben for den avtalte prisen. For å få det avtalte vederlaget må forpliktelsene oppfylles selv om det blir mer utfordrende eller kostbart enn leverandøren så for seg.¹⁰⁷ Dette innebærer ikke nødvendigvis at vederlaget utbetales når *alt* arbeidet er utført. Fastprisene i subseaentreprisene har vært delt opp i ulike elementer der vederlagsutbetalingen skjer etter hvert som elementene fullføres. For eksempel utbetales vederlaget for tilvirkning av den fiberoptiske kabelen når tilvirkningen er slutført, og vederlaget for installasjonsjobben skjer når denne delen av jobben er slutført.

Utgangspunktet om at leverandøren forplikter seg til å gjøre den beskrevne jobben for den fastsatte prisen modifiseres på flere punkter i kontrakten. Jeg vil trekke frem to reguleringer som er av betydning for drøftelsene i kapittel 6.

For det første gir NSC art. 4.7 bestilleren vederlagsrisikoen for «Weather downtime».¹⁰⁸ Litt forenklet er dette all tid der fremdriften forhindres av vær som er dårligere enn det spreaden skal kunne arbeide i. I slike perioder har leverandøren krav på en avtalt dagrate og på justering av fremdriftsplanen gjennom endringsreglene i NSC art. 12-16. Fordelingen av vederlagsrisikoen for værhindringer utgjør et avvik fra fabrikkasjons- og entreprisekontrakter basert

¹⁰⁵ I definisjonen av breakdown står det ofte at breakdown som skyldes CPI ikke anses som breakdown. Derimot står det ingenting om andre situasjoner, for eksempel ved bestillers uaktsomme beskadigelse av spreaden. Se Fredly (2013) for drøftelser av liknende problemstillinger i noen standard tidscertepartier og sjøl. § 392.

¹⁰⁶ For eksempel hvis fartøyets hovedmaskineri eller en kran bryter sammen, samtidig som breakdown på et CPI forhindrer utførelse av operasjonen. Se Solheim (2014) for drøftelser av slike spørsmål for sjøl. § 392.

¹⁰⁷ Sandvik (1966) s. 165 og Barbo (1997) s. 54.

¹⁰⁸ Definert i NSC art. 1 ff): «Weather Downtime means a period of time when the progress of the Work is prevented solely due to adverse weather conditions in excess of the capabilities of the Spread». Anvendelse av bestemmelsen i subseacertepartiene drøftes i kapittel 6.

på fastpris, der den fulle risiko normalt overføres til entreprenøren.¹⁰⁹ Artikkel 4.7 reiser interessante problemstillinger i subseaentreprisene som ikke forfølges videre her. For eksempel om den fordelingen av vederlagsrisikoen som bestemmelsen gir uttrykk for kan opprettholdes der forhold leverandøren er ansvarlig for forsinker arbeidet til en periode med dårligere vær enn opprinnelig planlagt. Arbeidet skulle utføres juli, men som følge av vedlikehold på skipet må det utføres i november, der det erfaringsmessig er flere dager med dårlig vær.¹¹⁰

For det andre har leverandøren krav på en dagrate og endring av fremdriftsplanen der arbeidet forhindres av force majeure, jfr. NSC artikkel 28.3 andre og tredje ledd.¹¹¹ Bestemmelsen innebærer således en annen regulering av vederlagsrisikoen for force majeure enn den man finner i NF artikkel 28.3 der hovedregelen er at leverandøren ikke har krav på tillegg i kontraktsprisen ved force majeure.¹¹²

2.6 Oppsummering

Redegjørelsen over har vist at de to kategoriene subseakontrakter er svært ulike og at forskjellen mellom dem kan beskrives som at man i den ene kategorien påtar seg å gjøre et bestemt arbeid, og i den andre kategorien påtar man seg å stille med et skip og utføre arbeid etter instruksjon. Drøftelsene i kapittel 3-6 tar utgangspunkt i subseakontraktene slik de er beskrevet ovenfor.

Det bør imidlertid bemerkes at forskjellene mellom kategoriene *ikke behøver* å være så forskjellige som redegjørelsen over har vist.

I et subseacerteparti kan man for eksempel tenke seg at kontrakten ikke navngir skipet som skal utføre bestillerens instruksjoner. Det angis bare at leverandøren skal stille med et skip med visse egenskaper eller at arbeidet skal utføres med et navngitt skip eller «tilsvarende

¹⁰⁹ Sandvik (1966) s. 165.

¹¹⁰ Eksempelet er hentet fra sjørettsseminaret hos advokatfirmaet Schjødt 22. januar 2014 «Bruk av fartøy (marine spread) i subsea-prosjekter» med foredrag fra Jens Buene (Contracts and legal manager, Technip Norge) og Amund Bjøranger Tørum (Advokat og partner, Schjødt).

¹¹¹ Anvendelsen av bestemmelsen i subseacertepartiene drøftes i kapittel 6.

¹¹² Kaasen (2006) s. 720. NTK artikkel 28.3 er i hovedsak lik NF artikkel 28.3, men med noen unntak. Blant annet er situasjonen der force majeure påvirker en «underleveranse av marine tjenester» særskilt regulert.

skip». Her vil kontraktene ikke knytte seg til et bestemt skip og fokuset vil i større grad ligge på arbeidet leverandøren skal utføre for bestilleren i løpet av perioden. En slik beskrivelse av leverandørens forpliktelse kan tenkes å få betydning der skipet han hadde tenkt til å oppfylle med går tapt eller ikke lar seg reparere.¹¹³

Videre kan man se for seg en subseaentreprise som en ren installasjonskontrakt der vederlaget er dagratebasert.¹¹⁴ Ettersom leverandøren skal utføre et bestemt arbeid ser jeg dette som en kontrakt med størst slektskap til fabrikasjons- og entreprisekontrakter der vederlaget beregnes pr. tidsenhet. Leverandøren skal ikke bare stille med skipet; han skal utføre et bestemt arbeid. Vederlagsformatet innebærer imidlertid at kontrakten har likhetstrekk med subseacertepartier i og med at leverandøren fritas for en vesentlig del av de usikkerhetsfaktorer som gjør seg gjeldende ved fastpriskontrakter.¹¹⁵

¹¹³ Denne situasjonen drøftes i avsnitt 6.3.

¹¹⁴ Leverandøren skal for eksempel legge rør i en trasé der bunnforholdene ikke er tilstrekkelig klarlagt før operasjonen skal starte og av denne grunn ønsker ingen leverandører å utføre arbeidet på fastpris.

¹¹⁵ Sandvik (1966) s. 164-165 og Barbo (1997) s. 54.

3 Kontraksperioden ved endringsordrer

3.1 Innledning

I dette kapitlet skal jeg se på om endringsreglene i NSC artikkel 12-16 kan benyttes til å endre kontraksperioden i subseacertepartier.

Utgangspunktet er som vi så i kapittel 2 at subseacertepartiene fastsetter en kontraksperiode der leverandøren skal stille spreaden til bestillerens disposisjon. Hvis kontraksperioden endres innebærer dette at leverandøren pålegges å gjøre noe annet enn det som opprinnelig ble avtalt. Endringsreglene i NSC artikkel 12-16 gir etter ordlyden en vid adgang for bestilleren til å kreve slike endringer.

Jeg skal først presentere bakgrunnen for endringsreglene i NSC og gjøre noen betraktninger om hvordan de grunnleggende forskjellene mellom subseakontraktene kan påvirke reglenes praktiske anvendelse. Formålet er å illustrere prinsipielle forskjeller mellom subseacentrepriser og subseacertepartier som kan få betydning når endringsreglene skal tolkes og anvendes. Deretter skal jeg i avsnitt 3.3 til 3.5 drøfte om endringsreglene kan benyttes til å *forlenge* kontraksperioden, *utsette* oppstarten av kontraksperioden og *fremskynde* oppstarten av kontraksperioden. For å unngå gjentakelser vil jeg gå særlig grundig inn på en del spørsmål i avsnitt 3.3 og henvise til dette i avsnitt 3.4 og 3.5.

Som det redegjøres for nedenfor er utgangspunktet i fabrikkasjonskontrakter, som NSC er basert på, at bestilleren har adgang til å endre nær sagt alle sider ved leverandørens ytelse, inkludert tidsmessige endringer. Dette synes å være hovedregelen i de langt fleste fabrikkasjons- og entreprisekontrakter. I tidsbefraktningsskontrakter er det normalt en meget begrenset adgang for befrakter til å ensidig endre perioden han disponerer skipet. Som en overordnet betraktning kan drøftelsene i dette kapitlet dermed sees som et spørsmål om det er tidsbefraktningssynspunkter eller fabrikkasjons- og entreprisessynspunkter som skal få gjennomslag ved tolkning og anvendelse av endringsreglene i NSC på subseacertepartiene.

3.2 Endringsreglenes rolle i subseacertepartier sammenliknet med subseaentrepriser

Endringsreglene er et karakteristisk særtrekk ved moderne fabrikkasj- og entreprisekontrakter. Foruten i NF, NTK og NSC finner man endringsregler i ulike former blant annet i entreprisekontrakten NS 8405 og skipsbyggingskontrakten Shipbuilding 2000. Elementer av endringsregler finner man også i håndverkertjenesteloven § 9 og bustadoppføringslova § 9.¹¹⁶ En adgang til å kreve endringer i det som skal utføres, og til å kreve at tilleggssarbeid utføres, følger også av ulovfestede entrepriserettslige regler.¹¹⁷ I standard tidscertepartier kan man finne klausuler som gir befrakteren rett til å kreve endringer i skipet, men klausulene gir ikke befrakteren en så omfattende endringskompetanse som NSC artikkel 12-16.¹¹⁸

NSC artikkel 12-16 er med små unntak identiske med NF og NTK artikkel 12-16.¹¹⁹ Endringsreglene i NF, NTK og NSC artikkel 12-16 utgjør et avtalt materielt og prosessuelt system for justering av partenes opprinnelige rettigheter og plikter, som har gitt opphav til begrepet «dynamisk kontraktsrett».¹²⁰ Det tiltenkte virkeområdet for endringsreglene er meget vidt. Reglene er ment å omfatte både det man kan kalle tradisjonelle og utradisjonelle endringssituasjoner.¹²¹ Tradisjonelle endringssituasjoner kan beskrives som situasjoner der endringen opprinnelig skyldes bestillerens *ønske* om å endre det leverandøren skal gjøre. Dette kan for eksempel være endringer i spesifikasjonene til det som skal tilvirkes, arbeidsmetodene eller fremdriftsplanen. Utradisjonelle endringssituasjoner er der endringsreglene kommer til anvendelse på bakgrunn av situasjoner som nødvendiggjør endringer, men som ikke opprinnelig skyldes et ønske om å gjøre endringer. Et eksempel på dette er der force majeure påvirker

¹¹⁶ Kaasen (2006) s. 273.

¹¹⁷ NOU 1992:9 s. 33 og Barbo (1997) s. 32.

¹¹⁸ Se til sammenlikning Supplytime 2005 klausul 4 der befrakteren gis rett til å foreta «structural alterations to the Vessel or installing additional equipment». Se Bråfelt (2008) s. 292 flg. om slike klausuler.

¹¹⁹ Én forskjell er at leverandøren har umiddelbar arbeidsplikt etter utstedelse av krav om endringsordre (VOR) for arbeid offshore, hvis det er uenighet om det foreligger en endring, jfr. NSC artikkel 16.1 annet ledd. Kaasen (2006) s. 445-446. Videre omfatter avbestillingsreglene i NSC artikkel 17 også delvis avbestilling. Krav om kompensasjon ved negativ endringsordre er tatt ut av NSC artikkel 13, sml. NF artikkel 13.3. Forholdet mellom avbestillingsreglene i artikkel 17 og endringsreglene i artikkel 12-16 drøftes i avsnitt 5.3.

¹²⁰ Kaasen (2006) s. 270.

¹²¹ Ibid. s. 269-270. Det kan også omtales som tilsiktede og utilsiktede endringer.

fremdriftsplanen, eller der bestilleren ikke medvirker til leverandørens oppfyllelse av kontrakten som forutsatt, jfr. hhv. NSC artikkel 28 og 27.1. Ved at endringsreglene omfatter både tradisjonelle og utradisjonelle endringssituasjoner, er endringsordren nøkkelen til justering av kontraktsbestemmelsene om tid og pris, uavhengig av om man står overfor en endring som er tilsiktet fra bestilleren eller ikke.¹²²

At kontrakter som NF, NTK og NSC gir bestilleren adgang til å kreve endringer i leverandørens ytelse skyldes flere forhold. En årsak er at det kan gå lang tid fra kontraktsignering til leveringsdato.¹²³ Ny informasjon kommer til bestillerens kunnskap og kan endre kravene til ytelsen, eller ny teknologi kan medføre at det er mer optimalt med andre løsninger enn det som opprinnelig ble prosjektert. En annen årsak er at kontraktene ofte inngås på et tidlig stadium i feltutbyggingen før prosjekteringen er ferdig. Etterhvert som prosjekteringen skrider frem kan bestillerens behov vise seg å være noe annet enn det han så for seg ved kontraktsinngåelsen.¹²⁴ Endringsreglene sikrer at bestilleren unngår å bli sittende med en ytelse som ikke tilfredsstiller hans behov på ferdigstillelsesdatoen.¹²⁵ Reglene sikrer bestilleren en stor grad av fleksibilitet, samtidig som leverandøren kan oppleve en tilsvarende grad av usikkerhet med hensyn til omfanget av sin egen ytelse. Usikkerheten kompenseres ved at han kan ha krav på endringer i fremdriftsplanen og vederlaget etter artikkel 13.

Fra begrunnelsen for endringsreglene kan man utlede at deres primære anvendelse er der leverandøren skal utføre et bestemt arbeid. Dette kommer til uttrykk hos *Kaasen*: «Så vel kontraktsgjenstandens levetid og verdi tilsier prinsipielt at det ville være betenkelig å holde fast ved utførelser som i løpet av kontraktsperioden viser seg utjenelige».¹²⁶ *Borchsenius* fremhever at endringsreglene er utslag av hensynet om at bestilleren skal ha «rett ting til rett tid».¹²⁷

I subseacertepartiene slår begrunnelsen for endringsreglene ikke til på samme måte som i subseacentreprisene ettersom arbeidet som skal utføres ikke er fastlagt på forhånd. Bestillerens

¹²² Kaasen (2006) s. 270.

¹²³ Borchsenius (1989) s. 55.

¹²⁴ Kaasen (2006) s. 272.

¹²⁵ Ibid. s. 271.

¹²⁶ L.c.

¹²⁷ Borchsenius (1989) s. 55-56.

behov for fleksibilitet vil da i stor grad bli ivaretatt gjennom adgangen til å instruere leverandøren om hvilket arbeid han skal utføre. Instruksjoner fra bestilleren som ligger innenfor arbeidsbeskrivelsen i vedleggene aktualiserer ikke NSC artikkel 12-16.

Det er med dette ikke utelukket at endringsreglene kan komme til anvendelse i subseacertepartiene. Som vi så i kapittel 2 finner man i kontraktene svært detaljerte beskrivelser av spreaden. Hvis bestilleren krever at det utføres arbeid som nødvendiggjør endringer i fartøyet, utstyret eller mannskapssammensetningen vil endringsreglene kunne komme til anvendelse. For eksempel hvis arbeidet krever at skipet utstyres med en annen kran, at bestilleren ønsker å endre mannskapssammensetningen for å få utført spesielle operasjoner, eller vil ha en undervannsrobot som kan gå dypere eller utføre andre jobber.

En annen forskjell mellom endringsreglenes anvendelse i subseacertepartiene og subseaentreprisene følger av vederlagsformatet. I subseaentreprisene er fastprisen beregnet på grunnlag av det beskrevne arbeidet. Røret som skal legges koster X kroner pr. meter og det skal legges Y kilometer med rør. Når endringsordren medfører at leverandøren må legge mer rør svikter grunnlaget for beregningen av fastprisen, og leverandøren vil ha krav på ekstra vederlag, jfr. NSC artikkel 13.2. I subseacertepartiene er vederlaget tidsbasert og dagraten er knyttet til spreadens spesifikasjoner. Markedsverdien av fartøyet, mannskapskostnader og utstyret om bord vil være sentrale faktorer. Det er dermed særlig endringer som påvirker spreaden, altså hva slags utstyr arbeidet utføres med, som får vederlagsmessige konsekvenser. Hvorvidt leverandøren inspiserer rør A, eller instrueres til å gjøre noe som ligger utenfor arbeidsbeskrivelsen i vedleggene, får med andre ord sjelden konsekvenser for vederlaget så lenge det gjøres med det samme utstyret.¹²⁸

Oppsummert spiller endringsreglene en mindre sentral rolle i subseacertepartiene sammenliknet med subseaentreprisene. At leverandøren ikke skal utføre et bestemt arbeid og at vederlaget er tidsbasert medfører at det er et mindre, eller kanskje et annet behov for endringsreglene i subseacertepartiene.

¹²⁸ Unntak kan for eksempel tenkes der endringsordren går ut på arbeidet skal utføres i farvann med is eller krigsfare slik at forsikringspremier øker.

3.3 Kan endringsreglene benyttes til å forlenge kontraksperioden?

Problemstillingen er om bestilleren gjennom endringsreglene kan forlenge kontraksperioden i subseacertepartier.

En slik endringsordre kan tenkes både ved at bestilleren instruerer leverandøren om å utføre arbeid etter utløpet av kontraksperioden, og ved at bestilleren utsteder en arbeidsordre der *konsekvensen* vil bli at kontraksperioden overskrides. Bestilleren instruerer for eksempel leverandøren om å utføre en arbeidsordre som normalt tar 72 timer når det er 24 timer igjen av kontraksperioden.¹²⁹

Det naturlige utgangspunktet for drøftelsen er NSC artikkel 12.1 som angir endringsadgangen. Bestemmelsen er nesten ordrett identisk med NF art. 12.1 og lyder slik:

«Company has the right to order such Variations to the Work as in Company's opinion are desirable by means of a Variation Order or a "drawing revision", ref. Art. 14.1.

Variations may include an increase or decrease in the quantity, character, quality, kind or execution of the Work or any part thereof, as well as changes to the Contract Schedule.

Nevertheless, Company has no right to order variation work which cumulatively exceeds that which the parties could reasonably have expected when the Contract was entered into.»

I NSC artikkel 1 ee) er «Variation to the Work» definert slik:

«Variation to the Work means a variation to the Work, Scope of Work, Contract Schedule, Specifications, Drawings and Company Provided Items and Services made in accordance with the provisions of Art. 12 to 16.»

I artikkel 12.1 første ledd fremkommer det at bestilleren har en diskresjonær adgang til å gi endringsordrer. Bestilleren kan utstede de endringsordrer som i «...Company's opinion are desirable...». I andre ledd slås det fast at endringene kan gjelde ulike sider ved arbeidet og i

¹²⁹ Tema for drøftelsen i dette avsnittet er dermed en tradisjonell endringssituasjon.

tredje ledd oppstilles det i prinsippet en grense for endringsadgangen.¹³⁰ I litteraturen er den tilsvarende bestemmelsen i NF og NTK forstått slik at endringsadgangen er meget vid, og at tredje ledd synes å legge få begrensninger på endringskompetansen.¹³¹ Grensen påberopes visstnok sjeldent i NF og NTK, og striden står oftest om konsekvensene av endringsordrene, ikke om endringen prinsipielt kan aksepteres innenfor rammene av artikkel 12.1.¹³²

I subseaentreprisene synes det klart at bestilleren både kan utstede endringsordrer knyttet til arbeidet som har som *konsekvens* at fremdriftsplanen endres (forlenges), og at bestilleren kan utstede endringsordrer som *går ut på* at ferdigstillestidspunktet utsettes.¹³³ Bestilleren har uttrykkelig adgang til å endre «Contract Schedule». Der leverandøren skal ferdigstille et bestemt arbeid til et bestemt tidspunkt er dette en naturlig regulering. Som nevnt har bestilleren en grunnleggende interesse i å unngå å bli sittende med en ytelse som ikke tilfredsstiller hans behov på leveringstidspunktet. Dette innebærer at han både kan ha behov for å endre hva leverandøren skal gjøre, og et behov for å endre når han skal gjøre det. At endringsreglene kan anvendes på den siste måten kommer til uttrykk i *Kaasen*: «Endelig kan så vel utførelse som sluttresultat forbli uendret, men leverandøren pålegges å utføre arbeidet til en *annen tid* enn kontrakten opprinnelig fastsatte».¹³⁴

Hvorvidt bestilleren kan utstede endringsordrer som utsetter ferdigstillestidspunktet er prinsipielt et annet spørsmål enn om bestilleren kan diktere det nye tidspunktet som leverandøren skal ferdigstille arbeidet. Virkningen på fremdriftsplanen reguleres av artikkel 13.3. I bestemmelsen heter det at virkningen på fremdriftsplanen skal bli «agreed upon in the Variation Order» og det skal blant annet tas hensyn til leverandørens andre forpliktelser. Det er dermed ikke slik at bestilleren kan bestemme at røret legges 15. august i stedet for 15. juni.

¹³⁰ Kaasen (2006) s. 331

¹³¹ Ibid.

¹³² Borchsenius (1989) s. 60 og Kaasen (2006) s. 280-281.

¹³³ Se Kaasen (2006) s. 289 der dette omtales som fremdriftsvirkninger som konsekvens og fremdriftsvirkning som primærendring.

¹³⁴ Ibid. s. 333. *Barbo* skriver om endringsbestemmelsen i entreprisekontrakten NS 3430 (avløst av NS 8405) at byggherren måtte påvise *saklig grunn* for å kunne pålegge entreprenøren å ferdigstille arbeidet på et senere tidspunkt. *Barbo* (1997) s. 77. Et slikt krav er det ikke grunnlag for i NF, NTK og NSC artikkel 12.

I det jeg har funnet av litteratur om NSC har det vært hevdet at bestilleren har en mer begrenset kompetanse til å utstede endringsordrer som utsetter ferdigstillestidspunktet, sammenliknet med bestilleren i NF/NTK.¹³⁵ Dette har vært begrunnet i at leverandøren har et grunnleggende behov for å vite når spreaden kan være klar for nytt arbeid, ettersom den er en begrenset ressurs som skal videre på nye kontrakter. Denne drøftelsen knyttet seg til det jeg omtaler som subsearentrepriser.

Spørsmålet er så hvilken endringskompetanse bestilleren har i subseacertepartiene basert på NSC.

Tar man utgangspunkt i ordlyden i artikkel 12.1 første ledd har bestilleren en diskresjonær endringsadgang. Bestilleren kan utstede de endringsordrer som i «...Company's opinion are desirable...». Det er ingen begrensninger i artikkel 12.1 eller i definisjonen i artikkel 1 ee) som tilsier at endringene ikke kan påvirke kontraktsperioden. Videre gir andre ledd bestilleren rett til å endre «Contract Schedule». Av artikkel 2.2 sammenholdt med artikkel 2.1 følger det at henvisningen til «Contract Schedule» er en henvisning til innholdet i vedlegg C. Som nevnt i kapittel 2 oppgis kontraktsperioden i noen subseacertepartier i dette vedlegget. Når kontraktsperioden oppgis i vedlegg C, og bestilleren i artikkel 12 uttrykkelig gis en adgang til å endre innholdet i dette vedlegget, er det naturlig å tolke ordlyden slik at kontraktsperioden kan endres.

Derimot vil løsningen ikke være gitt der kontraktsperioden angis i tildelingsbrevet. Der kontraktsperioden angis i tildelingsbrevet inneholder vedlegg C milepæler for ferdigstillelse av dokumentasjonsarbeid, rapporter o.l. En slik tolkning av artikkel 12 vil etter mitt syn virke vilkårlig. Som vist i avsnitt 2.4.1 skyldes det ulik bruk av rammeavtaler at kontraktsperioden angis i vedlegg C eller i tildelingsbrevene.

Støtte for at bestilleren kan endre kontraktsperioden i subseacertepartiene finnes også i andre deler av artikkel 12. I annet ledd står det at endringene kan gjelde en «... increase... in the quantity... of the Work». I subseacertepartiene kan kontraktsperioden sees som en angivelse av arbeidet som leverandøren skal utføre. Hvis kontraktsperioden forlenges vil dette innebære

¹³⁵ Alme (2010) s. 74.

en økning i arbeidsmengden. Dette har bestilleren klart adgang til etter den siterte bestemmelsen.

En alternativ forståelse av ordlyden i artikkel 12.1 annet ledd kan være at henvisningen til at bestilleren kan endre «Contract Schedule» er en henvisning til at bestilleren kan endre det som vanligvis står i vedlegg C. Altså at han kan endre fremdriftsplanen. I subseacertepartiene er det ikke tale om å endre en fremdriftsplan, men om å endre en fastsatt kontraktsperiode. En slik forståelse av ordlyden kan sies å ha støtte i den norske betegnelsen på vedlegg C i NF og NTK. Her er vedlegget betegnet «Fremdriftsplanen».¹³⁶

Etter mitt syn er det imidlertid mest naturlig å tolke ordlyden i artikkel 12.1 og artikkel 1 ee) slik at den trekker i retning av at bestilleren har en *helt generell endringsadgang*, også en adgang til å endre kontraktsperioden i subseacertepartiene.¹³⁷

Bestillerens adgang til å kreve endringer begrenses av artikkel 12.1 tredje ledd. Her oppstilles det en grense for endringer som «cumulatively exceeds that which the parties could reasonably have expected when the Contract was entered into». Man ser således hen til hva partene med rimelighet kunne ha forutsett av endringer ved kontraktsinngåelsen.¹³⁸ I subseacertepartiene kan man etter mitt syn finne holdepunkter for at partene ved kontraktsinngåelsen har forutsatt at kontraktsperioden ikke skal kunne endres gjennom artikkel 12.

For det første kommer dette til uttrykk ved at kontraktene angir en kontraktsperiode. Dette viser at subseacertepartiene, i motsetning til subseacentreprisene, bygger på en forutsetning om at spreaden står til bestillerens disposisjon i en bestemt tidsperiode. Dette kan sees som et uttrykk for at partene ikke har forventet at kontraktsperioden skal kunne endres gjennom artikkel 12, og at slike endringer derfor er utenfor grensen i artikkel 12.1 tredje ledd.

¹³⁶ Norsk versjon av NF og NTK artikkel 2.1.

¹³⁷ Dette har også støtte i artikkel 13.3 som bygger på forutsetningen om at «Contract Schedule» kan endres.

¹³⁸ I en subseacentreprise vil man her for eksempel se hen til hvilke endringer leverandøren kunne forvente basert på anbudsrunder og prekvalifisering. Borchsenius (1989) s. 59, Kaasen (2006) s. 336 og Alme (2010) s. 54 flg.

Tilsvarende kan opsjonene for forlengelse sees som et uttrykk for at partene ved kontraktsinngåelsen forventet at forlengelse skal skje gjennom disse og ikke gjennom artikkel 12. Forlengelse av kontraktsperioden kan da hevdes å være en endringsordre som går ut over grensen i artikkel 12.1 tredje ledd.

Alternativt kan opsjonene for forlengelse sees som et uttrykk for at partene nettopp har forventet at kontraktsperioden skal kunne forlenges. Dette skulle i så fall tilsi at en endringsordre som forlenger kontraktsperioden av denne grunn ikke går ut over grensen i tredje ledd.

En slik forståelse vil imidlertid kunne medføre at opsjonene for forlengelse vil bli uten virkning. Som det ble redegjort for i avsnitt 2.4.1 krever forlengelse gjennom opsjoner at bestilleren varsler leverandøren innen visse frister. Krav til varsling innen slike frister følger derimot ikke av NSC artikkel 12. Hvis artikkel 12 kan benyttes til å forlenge kontraktsperioden behøver ikke bestilleren ta hensyn til varslingsreglene som inntas i opsjonene. Hvorvidt opsjonene vil bli uten virkning avhenger naturligvis av hvordan de er utformet i den konkrete kontrakten. For eksempel vil opsjoner for forlengelse på ett år av gangen ikke bli uvirksomme hvis artikkel 12 tolkes slik at endringsreglene kan benyttes til å forlenge perioden med kortere perioder. I noen kontrakter er imidlertid opsjonene på en måned og da vil en forlengelse gjennom endringsreglene raskt kunne medføre at opsjonene blir uten reell betydning.

At en bestemmelse bør tolkes slik at den harmonerer med øvrige bestemmelser i avtalen, og ikke medføre at disse blir uten virkning følger av rettspraksis.¹³⁹ I juridisk teori omtales det

¹³⁹ Rt-1997-1109 er illustrerende. Saken gjaldt en tvist om forståelsen av en husleiereguleringsklausul mellom profesjonelle parter. Kontrakten inneholdt en bestemmelse om at leien kunne reguleres hvert femte år i henhold til markedsleien for «tilsvarende lokaler i samme eller tilsvarende strøk». Ved innflytting hadde leietaker for egen regning foretatt en kostbar ominnredning. Utleier hevdet at husleien skulle fastsettes ut fra markedsleien for lokalenes tilstand inkludert verdien av ominnredningen. Leietaker var uenig og anførte at reguleringsbestemmelsen måtte sees i sammenheng med andre bestemmelser i kontrakten. Blant annet hadde leietaker ved fremleie kun krav på husleie som tilsvarte leien han betalte til utleier, men han kunne «...beregne seg et rimelig tillegg for verdien av egne innredninger». Førstvoterende vektla dette når reguleringsbestemmelsen ble tolket. Det ble uttalt at fremleiebestemmelsen «langt på vei blir uten mening dersom den samme... verdiforøkelse skal inngå i beregningsgrunnlaget ved markedsreguleringen...» noe som ga «...sterk støtte for at dette [utleiers forståelse av reguleringsklausulen] ikke er partenes avtale». Operativitetshensynet er også fremme i Rt-1997-1459 på s. 1467.

ofte som et operativitetshensyn.¹⁴⁰ I rettspraksis gis slike synspunkter typisk gjennomslag i kontrakter mellom profesjonelle parter da det her foreligger en presumsjon for at partene har tenkt nøyere igjennom hva som står i kontrakten sammenliknet med ikke-profesjonelle parter.¹⁴¹

Uavhengig av om man velger å ta hensyn til opsjonene for forlengelse i en vurdering av grensen i artikkel 12.1 tredje ledd, eller om de tas hensyn til i en anvendelse av operativitetshensynet, er det etter mitt syn naturlig å se de som et uttrykk for at partene ikke har ment at bestilleren har en generell adgang til å endre kontraktsperioden gjennom artikkel 12. Opsjonene for forlengelse kan, slik jeg ser det, både indikere at partene har ment at kontraktsperioden ligger helt fast, med unntak av opsjonsforlengelse, men også at en adgang til å forlenge kontraktsperioden gjennom artikkel 12 er sterkt begrenset.

I samme retning trekker det som kan kalles bestemmelsens formål. Med dette mener jeg den begrunnelse som ligger bak endringsreglene i NSC. Den sentrale begrunnelsen for å ha endringsregler var som nevnt i avsnitt 3.2 at bestilleren har en grunnleggende interesse i å få en ytelse som samsvarer med hans behov på ferdigstillestidspunktet.¹⁴² Reglene er altså utslag av et alminnelig hensyn om at bestilleren vil ha riktig ting til rett tid.¹⁴³ Etter mitt syn ligger det her en naturlig forutsetning om at kontrakten i det hele tatt opererer med et ferdigstillestidspunkt. Adgangen til å endre fremdriftsplanen i subseaentreprisene er dermed begrunnet i at bestilleren ikke skal bli tvunget til å motta ytelsen på det angitte tidspunktet dersom dette ikke passer inn i prosjektet for øvrig. Når kontrakten «bare» går ut på tjenesteytelse i en gitt periode etter instruksjon er det ikke like åpenbart at kontraktsperioden skal kunne forlenges

¹⁴⁰ I litteraturen omtales det også som hensynet til effektivitet og det har nær sammenheng med såkalt systeminnrettet tolkning eller systembetraktninger. Se Woxholth (2012) s. 360-361 og Høgberg (2006) s. 150 flg. Operativitetshensynet trekkes også frem i UNIDROIT Principles 2010 artikkel 4.5 som har følgende ordlyd: «Contract terms shall be interpreted so as to give effect to all the terms rather than to deprive some of them of effect».

¹⁴¹ Høgberg (2006) s. 151 med henvisning til Rt-1972-624 der tolkningsalternativet som fremmet hensynet til operativitet ble avvist under henvisning til at kontrakten ble antatt «formet av legfolk».

¹⁴² Kaasen (2006) s. 271.

¹⁴³ Borchsenius (1989) s. 55

gjennom de samme reglene. Dette trekker i retning av at kontraktsperioden ikke kan endres etter artikkel 12.

Jeg går nå over til å undersøke om det kan utledes tolkningsargumenter fra tidscertepartiets bakgrunnsrett.

Som vi så i avsnitt 3.2 inneholder noen tidscertepartier endringsregler som gir befrakteren rett til å kreve endringer i skipet. Vidt formulerte endringsregler slik som NSC artikkel 12 finnes imidlertid ikke i standard tidscertepartier eller i sjøloven. Dermed er det vanskelig å peke på identiske tolkningsspørsmål som det kan utledes klare tolkningsargumenter fra.

Til tross for denne forskjellen har tidsbefrakteren ofte en fleksibilitet ved tilbakelevering av skipet, selv om det i tidscertepartier angis en bestemt kontraktsperiode. Tidsbefrakteren har altså en adgang til å beholde skipet utover den avtalte kontraktsperioden. En slik adgang kan følge direkte av kontrakten. For eksempel ved at certepartiet inneholder sistereiseklausuler, ferdigstillelsesklausuler eller ved at tilbakelevering skal skje «about» en bestemt dato.¹⁴⁴

I tillegg til at en mulighet til å overskride kontraktsperioden kan følge av kontrakten, gis tidsbefrakteren en rett til å overskride kontraktsperioden i sjøloven § 389 første ledd. Bestemmelsen lyder slik:

«Med mindre det er avtalt et tidsrom for tilbakelevering, plikter tidsbortfrakteren å la skipet begynne på en ny reise selv om dette vil medføre overskridelse av den avtalte tid for tilbakelevering. Dette gjelder ikke når overskridelsen vil gå ut over det som må anses rimelig.»

¹⁴⁴ Se for eksempel Supplytime 2005 klausul 1c) der partene kan velge mellom en sistereiseklausul («complete the voyage») og en ferdigstillelsesklausul («complete... the Well»). Sistereiseklausulen gir befrakteren en rett til å sende skipet på en siste reise uavhengig av om dette vil medføre en overskridelse av kontraktsperioden. Bråfelt (2008) s. 73. Ferdigstillelsesklausulen sikrer at perioden kan forlenges inntil brønnen er ferdigstilt. Se Bråfelt (2008) s. 80 flg. om slike klausuler. Der perioden beskrives f.eks. som «about 12 months» kan skipet tilbakeleveres både før og etter utløpet av det angitte antall måneder. Michelet (1997) s. 169.

Befrakteren har etter bestemmelsen rett til å overskride kontraktsperioden med en rimelig periode. Denne retten omtales som befrakterens rett til rimelig overlap.¹⁴⁵ Formålet med bestemmelsen er å gi befrakteren en mulighet til å utnytte skipet effektivt den siste perioden før levering. Dette har sammenheng med at han ikke har rett til å tilbakelevere skipet før tiden.¹⁴⁶ Når befrakter ikke kan levere tilbake skipet før tiden sikrer retten til overlap en effektiv utnyttelse av skipet hele perioden. Alternativet ville ha vært at befrakter risikerte å betale for en tid da han i realiteten ikke fikk utnyttet skipet. Retten til en rimelig overskridelse av perioden er en videreføring og utdypning av den tidligere sjøloven § 143 og alminnelig oppfatning innen befraktningsretten.¹⁴⁷

Sjøloven § 389 reiser flere utfordringer hvis man skal vurdere om den får anvendelse på subseacertepartier basert på NSC.

En første utfordring er at subseacertepartiene normalt ikke knytter seg til «reiser» slik som bestemmelsen forutsetter.¹⁴⁸ Som det ble redegjort for i avsnitt 2.3.1 gir subseacertepartiene befrakteren mulighet til å benytte skipet til logistikkoperasjoner og da kan det tenkes at skipet utfører ordinære reiser. Flere av arbeidsoperasjonene krever imidlertid at skipet ligger stille og utfører arbeid med ROV'er, gjerne over lengre tid. Hvordan skal en forlengelse gjennom bestemmelsen da beregnes?

En annen utfordring følger av at forarbeidene til bestemmelsen fremhever at retten til overlap er begrunnet i at befrakter ikke har rett til å tilbakelevere skipet før utløpet av perioden.¹⁴⁹ I tidscertepartier vil førtidig tilbakelevering av skipet behandles som et pliktbrudd, som gir

¹⁴⁵ Falkanger (2010) s. 397. Se Michelet (1997) s. 169 flg. for en nærmere redegjørelse for tidsbefrakters rett til rimelig overlap. I norsk rettspraksis finnes det kun én publisert avgjørelse som drøfter befrakters rett til overlap nemlig ND-1989-296 *Singa Wiltrader*. Voldgiftsretten kom her til at det ikke var adgang til å supplere certepartiet med læren om overlap ettersom perioden var angitt som «minimum 4 months, maximum 6 months».

¹⁴⁶ NOU 1993:36 s. 91.

¹⁴⁷ Bråfelt (2008) s. 56.

¹⁴⁸ Se tilsvarende synspunkter for supplyskip i Bråfelt (2008) s. 59.

¹⁴⁹ Gjør han det må bortfrakteren ta imot skipet og beskjefte på best mulig måte og deretter kreve erstatning. NOU 1993:36 s. 91.

bortfrakteren rett til å kreve erstatning, men bortfrakteren har en tapsbegrensningsplikt.¹⁵⁰ I subseacertepartiene følger det av NSC artikkel 17 at bestilleren har *rett* til å avbestille kontrakten mot å betale et avbestillingsgebyr. Hvis bestilleren avbestiller etter at kontraktsperioden er påbegynt vil gebyret være på 60 % av ennå ikke opptjent dagrate.¹⁵¹ Avbestillingsadgangen kan dermed sees som en rett til å tilbakelevere skipet førtidig. Der bestilleren har rett til å tilbakelevere skipet før utløpet av perioden kan det hevdes at begrunnelsen bak sjøl. § 389 ikke slår til, og at bestemmelsen derfor ikke bør komme til anvendelse.

Selv om sjøloven behandler førtidig tilbakelevering som et pliktbrudd med erstatningsplikt, og NSC har en rett til avbestilling mot et standardisert gebyr behøver imidlertid ikke den økonomiske forskjellen for befrakter/bestiller være særlig stor. Sagt på en annen måte; den økonomiske differansen mellom å betale et standardisert avbestillingsgebyr på 60 % av resterende dagratekrav og på å betale erstatning med fradrag for nye inntekter skipet får kan være minimal. Der tidsbortfrakteren raskt får inngått en ny kontrakt for skipet kan befrakter etter sjøloven til og med komme bedre ut økonomisk sammenliknet med bestilleren i subseacertepartiene, som må betale et standardisert avbestillingsgebyr.

Til tross for at anvendelse av sjøloven § 389 på subseacertepartiene byr på noen utfordringer kan det utledes tolkningsargumenter som har betydning for problemstillingen. Bestemmelsen viser at det synes å gjelde en grunnleggende regel i tidsbefraktningens rett om at kontraktsperioden kan overskrides med en rimelig periode der det er nødvendig for å sikre en effektiv avvikling av certepartiet. Som jeg redegjør for nedenfor, kan praktiske behov anføres for at bestilleren skal ha en slik adgang i subseacertepartiene. Behovet for å overskride kontraktsperioden er dermed ikke noe som er særegent for tidsbefraktning av skip som frakter gods. Dette illustreres også ved at *Bråfelt* skriver at det er nærliggende at regelen får anvendelse på riggkontrakter, og at *Askheim* antar at regelen også gjelder for kontrakter om dykking og andre undervannsarbeider.¹⁵² Bakgrunnsretten trekker således i retning av at kontraktsperioden i subseacertepartiene kan forlenges med en rimelig periode.

¹⁵⁰ I NOU 1993:36 s. 91 omtales en førtidig tilbakelevering som at «... tidsbefrakter benytter skipet på en ulovlig måte...». Forskjellen mellom NSC artikkel 17 og bakgrunnsrettens regulering drøftes nærmere i avsnitt 5.2.

¹⁵¹ NSC artikkel 17.3 b) i). Avbestillingsgebyret behandles nærmere i avsnitt 5.2.

¹⁵² *Bråfelt* (2008) s. 60 og *Askheim* (1983) s. 520.

Dette leder meg over til en vurdering av hvilke reelle hensyn som gjør seg gjeldende i tolkningsspørsmålet vi står overfor. Med reelle hensyn mener jeg vurderinger av hva som vil være en god løsning i subseacertepartiene basert på NSC.¹⁵³ At slike vurderinger kan få betydning ved tolkning av kontrakter følger av rettspraksis og juridisk teori.¹⁵⁴

Hva som er en god løsning på tolkningsspørsmålet vil fortone seg ulikt fra de to kontraktspartenes ståsted. Særlig to motstridende hensyn står sentralt; leverandørens behov for forutberegnelighet for når spreaden er klar til å gå på ny kontrakt, og bestillerens behov for fleksibilitet knyttet til kontraktsperiodens utløp.

Leverandørens behov for forutberegnelighet er åpenbart. Hvis artikkel 12 tolkes slik at den gir bestilleren en for vid adgang til å endre kontraktsperioden kan dette være uheldig. Spreaden skal for eksempel umiddelbart videre på en ny kontrakt etter kontraktens avslutning.

Mot dette står bestillerens behov for å forlenge kontraktsperioden. Behovet er særlig klart hvis leverandøren er midt i en arbeidsoppgave når kontraktsperioden utløper. At arbeidsoppgaven ikke er avsluttet når kontraktsperioden utløper kan for eksempel skyldes at dårlig vær forhindrer arbeidets utførelse eller at sikt og strømforhold kompliserer operasjonen.¹⁵⁵ En adgang til å forlenge kontraktsperioden blir da nødvendig for å unngå at leverandøren forlater jobben uten å fullføre den. Videre kan enkelte arbeidsoppgaver vanskelig avbrytes midt i operasjonen. Hvis arbeidsoppgaven består i å bytte ut en ventil eller annen komponent kan man vanskelig avbryte jobben halvferdig. Hvis leverandøren har rett til å forlate en slik jobb halvferdig vil

¹⁵³ Reelle hensyns betydning ved tolkning drøftes på ulikt vis i juridisk litteratur. Woxholth trekker særlig frem to hovedgrupper; konsekvensorienterte vurderinger og rimelighetsbetraktninger. Woxholth (2012) s. 371. Lilleholt trekker frem hensynet til et godt resultat eller hva som gir en god og praktikabel løsning. Lilleholt (2013) s. 230.

¹⁵⁴ Som et eksempel på at reelle hensyn trekkes frem ved tolkning av kontrakter mellom profesjonelle parter kan Rt-2011-1553 nevnes. Saken gjaldt tolkning av en bankgaranti mellom en bank og en underleverandør til et verft. I dommen trekker førstvoterende, på vegne av flertallet, frem momenter som hva som er en «fornuftig sikring» i det aktuelle forholdet, og hvordan én tolkning ikke vil gi «god mening» i det aktuelle kontraktsforholdet. Se avsnitt 58 og 60.

¹⁵⁵ Hvorvidt dårlig vær i seg selv kan føre til at kontraktsperioden forlenges gjennom NSC artikkel 4.7 «Weather Downtime» drøftes i avsnitt 6.2.1.

det kunne sette han i en svært sterk forhandlingsposisjon og bestilleren vil i realiteten være tvunget til å akseptere hans vilkår for å fortsette jobben.¹⁵⁶

Et litt annet type behov er bestillerens behov for å kunne utnytte skipet effektivt den siste tiden før kontraktsperioden utløper. Man kan tenke seg en situasjon der det er fire dager igjen av kontraktsperioden, men arbeidet som bestilleren har behov for å få utført tar fem dager i godt vær. Hvis kontraktsperioden ikke kan forlenges er bestilleren tvunget til å betale for fire dager han ikke får utnyttet skipet, eller til å avbestille de siste fire dagene etter artikkel 17 mot et avbestillingsgebyr på 60 % av ikke-opptjent dagrate. Fra bestillerens synspunkt gir dette ingen god løsning.

Mot bestillerens behov for forlengelse av kontraktsperioden gjennom endringsreglene kan det anføres at subseacertepartiene inneholder opsjoner for forlengelse. I begge situasjonene vil imidlertid bestillerens behov i liten grad ivaretas gjennom disse. Dette skyldes to forhold. For det første at opsjonene krever varslingsfrist innen visse frister. Når fristen er ute er muligheten til å forlenge gjennom opsjonene utelukket. Behovet for å overskride kontraktsperioden kan imidlertid oppstå etter at fristen er ute. Det vil for eksempel være vanskelig for bestilleren å vite hvordan været kommer til å være halvannen måned før kontraktens avslutning. For det andre skyldes det at opsjonene gjelder lengre perioder. Et behov for å avslutte en pågående arbeidsoperasjon, eller å overskride kontraktsperioden med 48 timer for å effektivt utnytte spreaden, tilfredsstilles ikke ved å forlenge kontraktsperioden med én måned eller ett år.

Hensynet til en god løsning trekker etter min vurdering i retning av at bestilleren gjennom endringsreglene har en viss adgang til å forlenge kontraktsperioden. Dette bør han ha dersom det er nødvendig for å unngå at arbeidsoperasjoner avbrytes midtveis eller det er nødvendig for å sikre en effektiv utnyttelse av spreaden før kontraktsperiodens slutt. Leverandørens behov tilsier at en adgang til forlengelse utenfor opsjonssystemet er begrenset.

Å foreta en avveining av de ulike tolkningsmomentene er utfordrende. Det følger av rettspraksis at ordlyden har betydelig vekt i kontrakter mellom profesjonelle parter.¹⁵⁷ Min forstå-

¹⁵⁶ Se Askheim (1983) s. 520 for tilsvarende argumentasjon i kontrakter for dykking og andre undervannsoperasjoner.

else av ordlyden er at den tilsier at bestilleren har adgang til å endre kontraksperioden. En tolkning av endringsreglene som utelukker at de kan benyttes til å endre kontraksperioden vil derfor være på tvers av ordlyden og kreve sterke grunner. Samtidig er det på det rene at artikkel 12 er begrunnet i hensynet til at bestilleren skal ha rett ting til rett tid. Dette hensynet gjør seg ikke gjeldende i subseacertepartiene. Videre trekker partenes forutsetninger om kontraksperioden, og opsjonene for forlengelse i retning av at bestilleren ikke kan forlenge kontraksperioden gjennom endringsreglene. Reelle hensyn og sjøl. § 389 trekker i retning av at bestilleren har en viss adgang til å forlenge kontraksperioden også utenfor opsjonene for forlengelse.

Tolkes artikkel 12 slik at den gir adgang til å forlenge kontraksperioden for å avslutte pågående arbeidsoperasjoner, eller for å effektiv utnytte spreaden den siste tiden før utløpet av kontraksperioden, harmonerer det godt med de fleste tolkningsmomentene. Tolkningen vil ikke være i strid med ordlyden i artikkel 12, men kan sees som en presisering. Den fremmer operativitetshensynet slik at regulær forlengelse av kontraksperioden må skje gjennom opsjonene. Videre harmoniserer en slik tolkning godt med bakgrunnsretten, og er i tråd med de reelle hensynene som gjør seg gjeldende.

Konklusjonen er etter dette at NSC artikkel 12 gir bestilleren adgang til å forlenge kontraksperioden der det er nødvendig for å sikre en effektiv avvikling av subseacertepartiet eller for å avslutte pågående arbeidsoperasjoner.

En slik tolkning av artikkel 12 innebærer at forskjellen mellom å anvende sjøl. § 389 direkte på kontraksforholdet, og å forankre forlengelse av kontrakten i endringsreglene, ikke er særlig stor. På denne bakgrunn kan det tenkes at det er naturlig å se hen til sjøl. § 389 når adgangen til å overskride kontraksperioden i subseacertepartiene skal fastlegges nærmere. Hvorvidt adgangen er til å overskride kontraksperioden er imidlertid ikke utdypet i sjøl. § 389. Det heter kun at overskridelsen ikke må gå utover det som er «rimelig». I forarbeidene heter det at tidsbefrakter har en «plikt til å søke å beskjefte skipet på en slik måte at overskridelsen holdes innenfor det rimelige».¹⁵⁸ I dette ligger det at det må foretas en konkret vurdering. I juri-

¹⁵⁷ Rt-2013-1228 avsnitt 36 og Rt-2000-806 s. 815.

¹⁵⁸ NOU 1993:36 s. 91.

disk litteratur har man trukket frem momenter som at det må tas hensynet til den fart skipet har gått i.¹⁵⁹ Videre er certepartiets geografiske grenser, hvilken last som kan tas med og om skipet benyttes til å ta med egen last trukket frem som momenter i vurderingen.¹⁶⁰ I subseacertepartiene vil slike momenter gi lite veiledning. Det avgjørende må da være å vurdere konkret om en overskridelse av kontraktsperioden er nødvendig for å sikre at en pågående arbeidsoperasjon blir avsluttet eller for at subseacertepartiet skal avsluttes effektivt.

Virkningene av at kontraktsperioden forlenges gjennom endringsreglene krever noen bemerkninger. Ettersom avhandlingens problemstilling knytter seg til kontraktsperioden, og ikke vederlags- eller erstatningsspørsmål, gjøres dette helt kort.

Et naturlig utgangspunkt ved forlengelse gjennom artikkel 12 er at leverandøren har krav på dagrate i forlengelsesperioden, jfr. NSC artikkel 13.2 a). Dette er i samsvar utgangspunktet i sjøl. § 389 annet ledd første punktum som gir bortfrakteren krav på den avtalte tidsfrakt for forlengelse som er innenfor det som anses som rimelig. Etter sjøloven § 389 annet ledd annet punktum har bortfrakteren krav på det høyeste av markedsrate og certepartirate der forlengelsen går utover det som anses som rimelig. Videre gir bestemmelsen mulighet for at bortfrakteren kan kreve erstatning etter «alminnelige kontraktsrettslige prinsipper for annet tap». Etter forarbeidene kan dette omfatte ansvar for forsinket levering under et nytt tidscerteparti. Slikt ansvar kan imidlertid lett anses for så upåregnelig at det ikke blir erstattet.¹⁶¹ Gode grunner kan etter mitt syn tale for at leverandøren i subseacertepartiene har krav på markedsrate og erstatning for annet tap etter denne bestemmelsen hvis bestilleren forlenger kontraktsperioden gjennom artikkel 12 utover det som er tillatt. Det avgrenses mot en nærmere drøftelse av dette.

¹⁵⁹ Michelet (1997) s. 171. Dette innebærer at for tidsbefraktning av et supplyskip som bruker 2-3 dager til og fra feltet er en mindre overlap rimelig enn det er for tidsbefraktning av et tankskip som kan bruke måneder på én reise. Bråfelt (2008) s. 57-58.

¹⁶⁰ Michelet (1997) s. 170-171 og Bråfelt (2008) s. 57-58.

¹⁶¹ NOU 1993:36 s. 92.

3.4 Kan endringsreglene benyttes til å utsette oppstarten av kontraksperioden?

3.4.1 Innledning

Problemstillingen er om bestilleren gjennom endringsreglene kan utsette oppstarten av kontraksperioden.

Med utsettelse mener jeg at leverandøren ikke opptjener dagrate fra den planlagte oppstartdatoen. Dette i motsetning til at bestilleren gir leverandøren beskjed om at det ikke skal utføres arbeid (skipet instrueres f.eks. om å ligge i havn), men at dagraten opptjenes. Dette står bestilleren fritt til å gjøre gjennom instruksjonsadgangen.

En instruksjon om å utsette oppstarten kan tenkes i form av at avslutningsdatoen forutsettes å forbli den samme, men også ved at hele kontraksperioden forskyves. Det første vil innebære en forkortelse av kontraksperioden. Det andre innebærer at kontraksperioden forblir den samme, men at tidspunktet for vederlagsopptjening endres for leverandøren. De to ulike situasjonene drøftes i henholdsvis avsnitt 3.4.2 og 3.4.3.

3.4.2 Utsettelse av oppstart som innebærer en forkortelse av kontraksperioden

Problemstillingen er om bestilleren gjennom artikkel 12 kan kreve at oppstarten utsettes samtidig som avslutningsdatoen forblir den samme.

I subseaentreprisene er utgangspunktet at bestilleren kan utstede en endringsordre som utsetter oppstarten av arbeidet med spreaden. Dette følger av at artikkel 12 gir bestilleren rett til å endre «Contract Schedule». Det kan for eksempel tenkes at kontrakten går ut på at det skal legges rør fra A til B etter en fremdriftsplan. Her kan det hende at bestilleren må ha utført andre operasjoner i området i det aktuelle tidsrommet og av denne grunn endrer fremdriftsplanen. Rørleggingsoperasjonen skal for eksempel starte 1. mai, men på grunn av en riggforflytning ønsker bestilleren at rørleggingen skal starte 14. mai. Det er ikke dermed gitt at leverandøren må utføre arbeidet akkurat når bestilleren ønsker. Dette må vurderes etter artikkel 13 som nevnt i avsnitt 3.3.

En endringsordre som utsetter oppstarten reduserer imidlertid ikke i seg selv mengden arbeid som leverandøren skal utføre. Ønsker bestilleren å redusere arbeidsmengden i subseantrepri-sene må dette spesifiseres i endringsordren. Artikkel 12.1 annet ledd gir uttrykk for at dette kan gjøres da endringsordrene kan omfatte en «decrease in the quantity... of the Work». Som jeg begrunner i avsnitt 5.3, må instruksjoner som reduserer arbeidsmengden i subseantrepri-sene imidlertid utstedes etter NSC artikkel 17, og ikke etter NSC artikkel 12. Her adskiller NSC seg fra NF og NTK, der reduksjon i arbeidsomfang normalt vurderes etter artikkel 12.¹⁶² Dette skyldes at avbestillingsreglene i NSC artikkel 17 i motsetning til NF og NTK artikkel 17 også omfatter *delvis* avbestilling.¹⁶³

Når problemstillingen skal vurderes i subseacertepartiene kan det naturlig tas utgangspunkt i ordlyden i NSC artikkel 12.1. Denne tilsier at bestilleren har en generell endringsadgang og dermed at oppstarten kan utsettes. Ettersom det forutsettes at avslutningsdatoen forblir den samme påvirkes mengden arbeid som skal utføres. I likhet med det som er drøftet over for subseantrepri-sene har en adgang til å utstede en slik endringsordre støtte i ordlyden i artikkel 12.1 annet ledd idet endringsordrer kan innebære en «decrease in the quantity... of the Work».

Til forskjell fra problemstillingen i avsnitt 3.3 drøftes det ikke her et spørsmål om bestilleren kan kreve at leverandøren gjør noe *utover* det han har påtatt seg. Tvert imot er det spørsmål om bestilleren kan kreve at leverandøren gjør *mindre* enn det han har påtatt seg. I likhet med subseantrepri-sene reiser problemstillingen derfor spørsmål om forholdet til avbestillingsreg-lene. Til forskjell fra subseantrepri-sene oppstår også spørsmål om forholdet til suspensjons-reglene.¹⁶⁴ Problemstillingen kan illustreres med et eksempel. Man kan se for seg et subsea-

¹⁶² Kaasen (2006) s. 334-336 og 356.

¹⁶³ NSC artikkel 17.1: «Company may by notice to Contractor cancel the Contract, or parts thereof... (min under-strekning)», sml. NF og NTK artikkel 17.1 «Company may by notice to Contractor cancel the Con-tract... (min understrekning)». Som en konsekvens av dette finner man ikke reguleringer av vederlagsmessi-ge virkninger av reduksjon i arbeidsmengden i NSC artikkel 13. Se til sammenlikning NF og NTK artikkel 13.3.

¹⁶⁴ Forholdet til disse regelsettene kan drøftes under synsvinkelen operativitet slik som forholdet til opsjonene ble drøftet i avsnitt 3.3 og det kan sees som systembetragtninger, jfr. Woxholth (2012) s. 360. Eventuelt kan det passe inn under den såkalte prioritetsregelen om at spesielle reguleringer går foran generelle bestemmel-

certeparti der spreaden opprinnelig skal arbeide i 12 måneder. Hvis bestilleren kan utsette oppstarten i to måneder med virkning for vederlagsopptjeningen vil leverandøren kun opptjene dagrate i ti måneder.

Dette kan naturlig sees under synsvinkelen delvis avbestilling. I avsnitt 5.4 redegjør jeg for hvorfor avbestillingsreglene i artikkel 17 i subseacertepartiene ikke kan anvendes i en slik situasjon da det reelt sett er en midlertidig innstilling av arbeidet. Det bestilleren krever er at leverandøren innstiller sin ytelse midlertidig, noe som reguleres av suspensjonsreglene i artikkel 18. Hvorvidt forholdet reguleres av avbestillingsreglene, slik som i subseaentreprisene, eller om de faller inn under suspensjonsreglene er for så vidt uinteressant her. Det avgjørende er at både suspensjons- og avbestillingsreglene er spesialreguleringer som må gå foran reguleringene i artikkel 12.

Allerede her kan det konkluderes med at bestilleren ikke gjennom artikkel 12 kan kreve at oppstarten utsettes og avslutningsdatoen forblir den samme.¹⁶⁵

For helhetens skyld kan det nevnes at identiske tolkningsspørsmål ikke oppstår i tidscertepartiers bakgrunnsrett idet verken sjøloven eller standard tidscertepartiformularer inneholder en adgang for befrakter til å utsette oppstarten av kontraktsperioden. Etter bakgrunnsretten er utgangspunktet at tidscertepartier gjelder for en gitt tidsperiode eller varigheten av en reise.¹⁶⁶ Opptjening av tidsfrakten påbegynner i det skipet er levert.¹⁶⁷ En forestilling om at befrakteren ensidig kan endre oppstarten av perioden med virkning for bortfrakterens vederlagsopptjening finnes ikke. Dette kan sees som en støtte til konklusjonen over.

ser. Høgberg (2006) s.53 og s. 150. Såkalte prioritetsregler benyttes imidlertid ofte ved *motstrid*. Se som eksempel Rt-1997-1807 der førstvoterende på s. 1813 skriver: «Ved en eventuell motstrid vil særskilte avtalte vilkår gå foran selskapets alminnelige vilkår». I denne sammenhengen er det etter mitt syn lite treffende å tale om motstrid. Det dreier seg ikke om noe annet enn at endringsreglene må tolkes i lys av de tilstøtende regelsettene.

¹⁶⁵ Som jeg går nærmere inn på i avsnitt 5.4 er det derfor uheldig at artikkel 12 gir bestilleren rett til å utstede endringsordrer som innebærer en «decrease in the quantity... of the Work».

¹⁶⁶ Michelet (1997) s. 156.

¹⁶⁷ Ibid. s. 157.

3.4.3 Utsettelse av oppstart som ikke forkorter kontraktperioden.

Problemstillingen er om bestilleren gjennom artikkel 12 kan utsette oppstarten av kontraktperioden slik at hele kontraktperioden forskyves.

Som redegjort for i avsnitt 3.4.2 må utgangspunktet i subseantreprisene være at bestilleren kan utsette oppstarten av arbeidet gjennom artikkel 12. Da det her ikke er tale om reduksjon i arbeidsmengde oppstår ikke spørsmålet om forholdet til avbestillingsreglene.

I subseacertepartiene trekker igjen artikkel 12 i retning av at bestilleren har en generell adgang til å endre kontraktperioden. Da det ikke er tale om å redusere eller øke omfanget av arbeidet, men kun om å endre tidspunktet det skal utføres på, har det støtte i at bestilleren kan endre «Contract Schedule», jfr. artikkel 12.1 annet ledd. Ordlyden i endringsreglene tilsier dermed at bestilleren har en adgang til å forskyve kontraktperioden.

Hvorvidt bestilleren har adgang til å forskyve kontraktperioden kan sees som en kombinasjon av spørsmålene om bestilleren kan utsette oppstarten og om han kan forlenge kontraktperioden. På tilsvarende vis som i avsnitt 3.3 kan derfor forutsetningssynspunkter anføres imot at bestilleren har en adgang til å endre kontraktperioden. Når det angis en kontraktperiode viser dette at partene har ment at kontrakten skal gjelde fra og til en bestemt dato og at bestilleren ikke har adgang til å forskyve kontraktperioden.

Ettersom en forskyving av kontraktperioden ikke innebærer en reduksjon i arbeidsomfang vil ikke forholdet til avbestillingsreglene være problematisk. Derimot har spørsmålet en side mot suspensjonsreglene i artikkel 18 på samme måte som problemstillingen som ble drøftet i avsnitt 3.4.2 over. Her er det nødvendig å gå noe grundigere inn på bestemmelsen.

Adgangen til å midlertidig innstille arbeidet følger av artikkel 18.1 første ledd som lyder slik:

«Company may temporarily suspend the performance of the Work, or parts thereof, by giving notice to Contractor».

Hvis leverandøren innstiller arbeidet midlertidig må han betale leverandøren en dagrate, jfr. NSC artikkel 18.2 første ledd. Dagraten vil tilsvare den alminnelige dagraten med mindre det er angitt egne suspensjonsrater. Uttrykket «suspend the performance of the Work» tilsier etter

min forståelse at bestemmelsen gjelder der bestilleren innstiller et pågående arbeid, altså en innstilling *etter* at kontraktsperioden er påbegynt. Det vil imidlertid virke vilkårlig om bestilleren kan utsette leverandørens vederlagsopptjening gjennom artikkel 12 *før* kontraktsperioden er påbegynt, men så fort perioden er påbegynt vil forholdet reguleres av artikkel 18, og leverandøren ha krav på dagrate. Dette trekker sterkt i retning av at bestilleren ikke kan utsette oppstarten og forskyve kontraktsperioden gjennom artikkel 12.¹⁶⁸

Tilsvarende kan opsjonene for forlengelse og konklusjonen i avsnitt 3.3 anføres imot at bestilleren kan forskyve kontraktsperioden gjennom endringsreglene. Hvis kontraktsperioden forskyves vil avslutningsdatoen utsettes. I avsnitt 3.3 var konklusjonen at endringsreglene kan benyttes til å forlenge kontraktsperioden der det er nødvendig for å avslutte en pågående arbeidsoperasjon eller for å sikre en effektiv utnyttelse av spreaden før utløpet av kontrakten. Det vil da gi dårlig sammenheng i reglene om bestilleren uten å vise til slike hensyn kan benytte endringsreglene til å forskyve hele kontraktsperioden, og dermed utsette avslutningsdatoen.

I bakgrunnsretten finner man ingen reguleringer som gir befrakter rett til å forskyve kontraktsperioden, jfr. drøftelsen av dette i avsnitt 3.4.2. Hvilken betydning bakgrunnsretten da skal ha kan problematiseres. Én mulighet er å se det slik at ettersom det ikke oppstår tilsvarende spørsmål i bakgrunnsretten kan det ikke utledes noen argumenter herfra. Etter mitt syn er det imidlertid mer nærliggende å se det slik at det er en naturlig forutsetning i bakgrunnsretten at tidsbefraktningskontrakter gjelder for den fastsatte perioden, og at befrakter ikke har adgang til å forskyve kontraktsperioden. Denne forutsetningen må gjelde uavhengig av om skipet transporter gods. Dette gir støtte til at bestilleren ikke har en slik adgang i subseacertepartiene.

I samme retning trekker reelle hensyn. Sett fra leverandørens ståsted vil det kunne ha betydelige negative konsekvenser hvis bestilleren kan utsette kontraktsperioden med virkning for vederlagsopptjeningen. Ettersom den totale kontraktsperioden forblir den samme vil inntjeningen av dagraten riktignok kun bli utsatt, men selv en utsettelse av inntjeningen kan ha betydelige negative konsekvenser. Dette skyldes at det kan være store kapitalkostnader på ski-

¹⁶⁸ Se note 164 om hvordan slike synspunkter kan rubriseres i avtalerettslig teori.

pene og utsatt inntjening av dagraten kan dermed ha negative konsekvenser for leverandørens likviditet. At suspensjonsreglene i artikkel 18 gir leverandøren krav på en dagrate for spreaden ved suspensjon, viser at hensynet til leverandørens likviditet og evne til å betale kapital-kostnader er tillagt vekt i kontrakten. Fra bestillerens side kan det hevdes at det vil passe bedre at kontraktsperioden forskyves, men noe tungtveiende moment kan jeg ikke se at dette er. Hensynet til en god løsning tilsier derfor at bestilleren ikke kan utsette oppstarten av kontraktsperioden gjennom endringsreglene.

Avveiningen av de ulike tolkningsmomentene byr etter mitt syn ikke på særlig tvil. Suspensjonsreglene er spesialreguleringer som skal anvendes der arbeidet innstilles midlertidig. Videre trekker reelle hensyn, forutsetningssynspunkter og bakgrunnsretten i samme retning.

Konklusjonen er at bestilleren ikke gjennom endringsreglene kan forskyve kontraktsperioden.

3.5 Kan endringsreglene benyttes til å fremskynde oppstarten av kontraktsperioden?

Problemstillingen er om bestilleren gjennom endringsreglene kan kreve at kontraktsperiodens oppstart fremskyndes.

Som et eksempel kan man tenke seg et subseacerteparti der kontraktsperioden er oppgitt til å være ett år fra 1. mai 2014. Etter kontraktsinngåelse instrueres leverandøren om at kontraktsperioden skal starte 1. april 2014.

I subseaentreprisene er dette et spørsmål om bestilleren kan kreve at arbeidet som skal utføres med spreaden skal starte på et tidligere tidspunkt enn det som følger av fremdriftsplanen. Fra leverandørens ståsted kan en slik adgang by på utfordringer da det kan tenkes at spreaden er opptatt med å oppfylle andre kontraktsforpliktelser, eller det skal gjennomføres planlagt vedlikehold. Til tross for slike utfordringer synes ordlyden i artikkel 12.1 andre ledd å åpne for en slik adgang idet bestilleren kan endre «Contract Schedule».

Samtidig skal endringsordrens virkning på fremdriftsplanen vurderes etter artikkel 13.3. Bestemmelsen synes ikke å være særlig godt tilpasset at arbeidet skal starte *før* den opprinnelige fremdriftsplanen. Dette kommer til uttrykk både ved at det skal tas hensyn til leverandørens

«flyt»¹⁶⁹ og 13.3 c), og at det skal tas hensyn til de samlede *forsinkende* virkninger av tidligere endringsordrer. Slike hensyn gir ikke god mening når arbeidet fremskyndes. I juridisk litteratur om den nesten identiske bestemmelsen i NF artikkel 13.4 er spørsmålet om fremskyndelse av kontraksperioden ikke drøftet.¹⁷⁰

Hvis man skal forsøke å anvende artikkel 13.3 på en ordre fra bestilleren om å fremskynde kontraksperioden er utgangspunktet at virkningen på fremdriftsplanen skal bli «agreed upon in the Variation Order». Fra dette kan man utlede at bestilleren gjerne kan *ønske* at leverandøren påbegynner arbeidet tidligere enn planlagt, men det er ikke sikkert at han kan *kreve* det. Dette støttes både av det som kan kalles systembetragtninger og reelle hensyn. Hvis bestilleren kan endre oppstartstidspunktet vil dette bli det nye mobiliseringstidspunktet, jfr. redegjørelsen i avsnitt 2.4. Mobiliseringstidspunktet vil være utgangspunktet for blant annet NSC artikkel 26.1 a), som gir bestilleren rett til å heve hvis spreaden mobiliseres mer enn 20 dager forsinket. Hvis bestilleren kan kreve at mobiliseringstidspunktet fremskyndes etter artikkel 12 risikerer man at bestilleren kan skaffe seg en hevingsrett. Dette gir ingen god løsning.

For subseaentreprisene er konklusjonen derfor at bestilleren ikke kan kreve at oppstartsdatoen fremskyndes.

For subseacertepartiene er utgangspunktet igjen at ordlyden i endringsreglene trekker i retning av at bestilleren har en generell adgang til å endre kontraksperioden, jfr. drøftelsen av dette i avsnitt 3.3, 3.4.2 og 3.4.3.

Betraktninger rundt artikkel 13.3 tilsvarende det som ble gjort for subseaentreprisene kan gjøres også for subseacertepartiene. Bestemmelsen synes ikke særlig godt tilpasset bruk på subseacertepartiene.¹⁷¹ Hvis den skal anvendes på subseacertepartiene er utgangspunktet at virk-

¹⁶⁹ Begrepet «flyt» sikter til den fleksibiliteten som ligger i leverandørens fremdriftsplan. Kaasen (2006) s. 375.

¹⁷⁰ NF artikkel 13.4 drøftes i Kaasen (2006) på s. 372-382.

¹⁷¹ Som eksempel kan det vises til at det skal tas hensyn til leverandørens «flyt», noe som ikke gir mening når det ikke skal utføres et bestemt arbeid til et fastsatt ferdigstillestidspunkt. Videre følger det av andre ledd at bestilleren kan kreve at leverandøren akselererer arbeidet for å unngå forsinkelse (delay). I subseacertepartiene vil ikke noe av dette være relevant da det ikke opereres med et ferdigstillestidspunkt.

ningen av på «Contract Schedule» skal avtales mellom partene. Dette trekker i retning av at bestilleren ikke kan kreve at kontraktsperioden fremskyndes gjennom bestemmelsen

I tillegg kommer systembetraktninger og reelle hensyn. Virkningen av at bestilleren ensidig kan fremskynde oppstartstidspunktet vil være at fremskyndelsen er det nye mobiliseringstidspunktet og dette er utgangspunktet for hevingsretten etter artikkel 26.1 a). I subseacertepartiene møtes leverandøren i tillegg med dagmulkt ved forsinket mobilisering. Leverandøren risikerer dermed å måtte betale dagmulkt ved en slik fremskyndelse. Dette taler sterkt imot at bestilleren kan kreve at kontraktsperioden fremskyndes. Fra bestillerens side kan det anføres at det passer bedre at kontraktsperioden begynner på et tidligere tidspunkt, men noen særlig vekt kan jeg ikke se at dette momentet har.

Videre kan grensen i artikkel 12.1 tredje ledd anføres mot at bestilleren har en slik adgang. Som nevnt tidligere begrenses endringsadgangen til det som partene med rimelighet kunne ha forventet når kontrakten ble inngått. Etter mitt syn bør en leverandør i alminnelighet kunne forvente at mobiliseringstidspunktet ikke kan fremskyndes av bestilleren. En motsatt løsning vil gi en usikkerhet for når han må ha spreaden klar.

I bakgrunnsretten finnes ingen adgang for befrakteren til å kreve kontraktsperioden fremskyndet verken i sjøloven eller i standard tidscertepartiformularer. Som jeg redegjorde for i avsnitt 3.4.3, gir dette etter mitt syn støtte til at kontraktsperioden ligger fast også i subseacertepartiene.

Basert på det ovenstående synes det klart at bestilleren ikke kan kreve at kontraktsperioden fremskyndes gjennom endringsreglene i artikkel 12. Dette kan direkte forankres i artikkel 13.3 som sier at virkninger på «Contract Schedule» skal avtales mellom partene og i grensen i artikkel 12.1 tredje ledd. Videre trekker systembetraktninger, reelle hensyn og bakgrunnsretten i samme retning.

Konklusjonen er at bestilleren ikke kan fremskynde kontraktsperioden gjennom artikkel 12.

3.6 Oppsummering

Drøftelsene i kapittel 3 har vist at endringsreglene i NSC artikkel 12-16 reiser flere tolknings-spørsmål i subseacertepartiene. Tolkningsspørsmålene som oppstår har sin bakgrunn i at artikkel 12 etter sin ordlyd gir bestilleren en helt generell adgang til å kreve endringer, inkludert endringer i vedlegg C der kontraktsperioden ofte angis. Tolkningsspørsmålene knyttet til artikkel 12 i subseacertepartiene illustrerer et viktig poeng. I subseaentreprisene er det klart at bestilleren kan utstede endringsordrer som får tidsmessige konsekvenser. Her er imidlertid tidsaspektet en konsekvens av arbeidet som leverandøren skal utføre. I subseacertepartiene derimot er angivelse av kontraktsperioden, eller tiden, samtidig beskrivelsen av hva leverandøren har påtatt seg. Tidsperioden i kontraktene angir ytterpunktene for når bestilleren kan instruere skipet til å utføre arbeid. At det angis en tidsperiode og egne opsjoner for forlengelse viser at partene forutsetter at disse ytterpunktene skal ligge noenlunde fast. Når identiske endringsregler benyttes i begge kategoriene subseakontrakter til tross for denne grunnleggende forskjellen oppstår det problemstillinger som de som er drøftet over.

Fra en tidsbetraktningsrettslig synsvinkel er noen av problemstillingene som er drøftet ukjente. Dette gjelder problemstillingene om utsatt oppstart og problemstillingen om fremskyndet oppstart. Derimot er problemstillingen om forlengelse av perioden velkjent i slike kontrakter. Riktignok ikke som et spørsmål om tolkning av vidt formulerte endringsregler, men som et spørsmål om tolkning av kontraktens periodeangivelse eller anvendelse av sjøl. § 389.

Slik jeg tolker endringsreglene gir de bestilleren en begrenset adgang til å overskride kontraktsperioden, men ingen adgang til å utsette eller fremskynde oppstarten. Dette innebærer at kontraktsperioden i subseacertepartiene i utgangspunktet ligger fast og at opsjonene for forlengelse er den primære adgangen til å forlenge kontraktsperioden. En konsekvens av at endringsreglene i liten grad kan benyttes til å endre kontraktsperioden er at de har sin sentrale funksjon der bestilleren krever endringer i spreaden. Forskjellen mellom å basere subseacertepartiene på et standard tidscertepartiformular, som gir befrakter rett til å kreve endringer i skipet, slik som Supplytime 2005 klausul 4, og på NSC som etter ordlyden i artikkel 12 gir en omfattende endringsadgang, er dermed ikke så stor som ordlyden i bestemmelsene skulle tilsi. En viktig forskjell er imidlertid at det i Supplytime klausul 4 er påkrevd med bortfrakterens samtykke dersom det skal foretas endringer i skip eller utstyr. Dette er som vi har sett ikke et krav i NSC artikkel 12.

Den overordnede betraktningen som ble redegjort for i avsnitt 3.1 kan dermed besvares med at det er tidsbetraktningssynspunkter som har størst gjennomslag ved endringer som gjelder kontraktsperioden i subseacertepartiene. Dette skyldes ikke primært at subseacertepartiernes bakgrunnsrett tilsier denne løsningen, men i første rekke at endringsadgangen i artikkel 12 må tolkes i lys av de forutsetninger som subseacertepartiene som helhet gir uttrykk for.

Gitt tolkningsspørsmålene som oppstår knyttet til kontraktsperioden i subseacertepartiene kan det være hensiktsmessig å foreta tilføyelser eller endringer i artikkel 12. Det understrekes at dette gjelder der NSC anvendes for å regulere subseacertepartier.

For det første synes det hensiktsmessig å presisere at kontraktsperioden kan forlenges der det er nødvendig for å avslutte en pågående arbeidsoperasjon på en fornuftig måte, eller for å effektivt utnytte spreaden før kontraktsperioden utløper. For eksempel kan man ta utgangspunkt i reguleringen i Windtime 2013 klausul 1 c). Her kan kontraktsperioden forlenges med den tiden det tar å «...complete the immediate task being performed...». I kontrakten skal det angis en maksimumsperiode for forlengelse gjennom klausulen. En slik klausul vil reise tolkningsspørsmål om hva som er en «immediate task».¹⁷² Til tross for slike tolkningsspørsmål vil denne reguleringen etter mitt syn bedre ivareta bestillerens behov for forlengelse enn de eksisterende endringsreglene.

I tillegg til at det presiseres *om* og *hvor lenge* kontraktsperioden kan overskrides, synes det hensiktsmessig å regulere *virkningene* av en overskridelse uttrykkelig. Som nevnt i avsnitt 3.3 gir sjøloven § 389 bortfrakteren rett til markedsrate og erstatning der overskridelsen går utover det som anses som rimelig. Anvendes NSC artikkel 13 på en slik endring av kontraktsperioden har leverandøren krav på raten som er oppgitt i vedlegg B, men den gir ikke et krav på markedsrate eller erstatning.

¹⁷² Liknende spørsmål oppstår i riggkontrakter som inneholder bestemmelser om at operatøren kan fullføre «a well in progress». Se Sollund (2010) s. 251 flg. og Bråfelt (2008) s. 82 flg. Supplytime 2005 klausul 1 c) gir befrakter rett til å overskride kontraktsperioden for å fullføre «the voyage or well». I subseacertepartiene synes en slik klausul ikke hensiktsmessig ettersom spreaden primært ikke driver med transport, og det normalt ikke utføres arbeid knyttet til ferdigstillelse av en brønn.

En annen endring som med fordel kan foretas er å presisere at bestilleren ikke kan utsette eller fremskynde oppstarten gjennom endringsreglene.

4 Kontraktsperioden ved suspensjon

4.1 Innledning

NSC artikkel 18.1 første ledd gir bestilleren en rett til midlertidig å innstille arbeidet, som i det videre også betegnes en suspensjonsrett.¹⁷³ Bestemmelsen er identisk med NF og NTK artikkel 18.1 første ledd. En midlertidig innstilling av arbeidet kan prinsipielt sees som en endringsordre, men artikkel 18 regulerer slike endringer uttømmende.¹⁷⁴

I dette kapittelet skal jeg undersøke hvordan en ordre fra bestilleren om å innstille arbeidet kan påvirke kontraktsperioden i subseacertepartiene. Mer presist skal jeg undersøke hvordan en ordre om suspensjon kan påvirke tidsrommet som leverandøren plikter å stille spreaden til bestillerens disposisjon.

Før jeg drøfter dette vil jeg kort redegjøre for bakgrunnen for suspensjonsretten i NSC, hvilke virkninger bestemmelsen kan ha for kontraktsperioden i subseacertepartiene og hvordan suspensjon påvirker vederlaget. Parallelt redegjøres det for den videre drøftelsen i kapittelet.

Ved en suspensjonsordre gir bestilleren beskjed til leverandøren om at han midlertidig ikke ønsker å motta hele eller deler av ytelsen. Bakgrunnen for suspensjonsretten i de tilsvarende bestemmelsene i NF og NTK er behovet for å tilpasse fremdriften i kontrakten til utviklingen i utbyggingsprosjektet generelt.¹⁷⁵ Suspensjonsretten i artikkel 18 kan således, i likhet med artikkel 12-16, sees som et utslag av den grunnleggende tanken om at bestilleren skal ha rett ting til rett tid. Andre deler av utbyggingsprosjektet er for eksempel forsinket, og av denne grunn er det ikke behov for kontraktsgjenstanden så tidlig som bestilleren trodde.¹⁷⁶ Det kan også tenkes at en midlertidig innstilling av arbeidet er ønskelig for å kunne utarbeide nødvendige endringer forårsaket av forhold med eller uten tilknytning til kontrakten.¹⁷⁷ For eksempel der nye krav fra myndighetene nødvendiggjør endringer i kontraktobjektet, men partene

¹⁷³ Artikkel 18.1 første ledd er gjengitt på s. 50.

¹⁷⁴ Kaasen (2006) s. 476.

¹⁷⁵ Ibid. s. 477.

¹⁷⁶ L.c.

¹⁷⁷ L.c.

trenger tid for å planlegge slike endringer. I praksis forekommer innstilling visstnok meget sjelden i kontrakter basert på NF og NTK.¹⁷⁸

Hvor hyppig suspensjonsretten benyttes i subseaentrepriser basert på NSC er jeg ikke kjent med. En nærliggende mulighet er at bruken av skip i arbeidet medfører en hyppigere bruk av suspensjonsretten sammenliknet med fabrikkasjonskontraktene. Dette skyldes at arbeidet i større grad må tilpasses andre faktorer ved utbyggingen (riggforflytninger, rørleggingsfartøy i aksjon o.l.). Suspensjonsretten gir dermed bestilleren en mulighet til å tilpasse tidspunktet for leverandørens ytelse til slike faktorer.

I subseacertepartiene kan det problematiseres om behovet for en suspensjonsrett er særlig stort. Behovet for fleksibilitet i ytelsen vil i stor grad vil bli ivaretatt gjennom bestillers adgang til å instruere leverandøren om å utføre andre tjenester enn det han opprinnelig planla.

Suspensjon kan i subseaentreprisene ha flere virkninger på fremdriftsplanen. I disse kontraktene vil suspensjon ikke påvirke forutsetningen om at arbeidet skal ferdigstilles i tråd med kontrakten. Derimot vil det påvirke leverandørens mulighet til å ferdigstille arbeidet etter den opprinnelige fremdriftsplanen. Hvis ferdigstillelsesdatoen ikke overholdes møtes leverandøren med dagmulkt. Leverandøren vil derfor ha et ønske om å få kompensert de negative virkningene av suspensjonen. Ønsket om å bli kompensert imøtekommes gjennom artikkel 18.4 som har følgende ordlyd:

«If suspension of the Work affects the Contract Schedule or if Contractor claims that it does, then the provisions of Art. 12 to 16 concerning variations to the Contract Schedule and the Contract Price shall apply accordingly.»

Bestemmelsen gir leverandøren rett til å bli kompensert i tid eller penger gjennom endringsreglene. Gjennom henvisningen til at endringsreglene «shall apply accordingly» har bestilleren valget mellom å endre fremdriftsplanen eller pålegge akselerasjon mot økt vederlag. Videre kan leverandøren tape sitt krav på endring hvis fristen i artikkel 16.1 tredje ledd for å fremme krav om endringsordre ikke overholdes.¹⁷⁹

¹⁷⁸ L.c.

¹⁷⁹ Ibid. s. 479-480.

I subseantreprisene er dermed forlengelse av kontraksperioden en mulig virkning etter artikkel 18.4. Hvorvidt artikkel 18.4 kan føre til at kontraksperioden forlenges i subseacertepartier drøftes i avsnitt 4.2.

At suspensjon kan utsette ferdigstillelsesdatoen i subseantreprisene påvirker leverandørens mulighet til å oppfylle andre kontraksforpliktelser med spreaden. For eksempel hvis ferdigstillelsesdatoen, som følge av suspensjonen, blir forskjøvet fra 1. august til 1. september. Av denne grunn er leverandøren gitt en rett til å demobilisere spreaden ved langvarig suspensjon. Adgangen til å demobilisere følger av NSC artikkel 18.1 tredje ledd:

«If the period of suspension exceeds 10 Days, or it is evident that this will be the case, Contractor has the right to demobilise the Spread if necessary in order to fulfil other commitments.»

Ved langvarig suspensjon har leverandøren dermed en mulighet til å benytte spreaden på andre oppdrag. Demobiliseringsadgangen i NSC artikkel 18 finnes ikke i NF og NTK artikkel 18. Her har derimot leverandøren rett til å heve kontrakten hvis suspensjonen har vart i mer enn 120 dager.¹⁸⁰ En slik hevingsrett finner man ikke i NSC, noe som må sees på bakgrunn av at leverandøren her har rett til å demobilisere for å utføre annet arbeid.

Leverandøren skal gjenoppta arbeidet (remobilisere) etter beskjed fra bestilleren, jfr. artikkel 18.1 fjerde ledd. Hvorvidt leverandøren i subseacertepartiene har en adgang til å demobilisere spreaden, og når han eventuelt må remobilisere, drøftes i henholdsvis avsnitt 4.3 og 4.4.

I tillegg til at artikkel 18 forutsettes å kunne påvirke kontraksperioden i subseantreprisene, kan den påvirke vederlaget. Artikkel 18.2 gir leverandørens krav på kompensasjon ved suspensjon. Etter første ledd skal han få betalt «the applicable daily rate as set out in Exhibit B for the Spread during the period of suspension».¹⁸¹ I tillegg har han rett til å få dekket kostnader etter artikkel 18.2 annet ledd bokstav a) til e).

¹⁸⁰ NF og NTK artikkel 18.4

¹⁸¹ Leverandøren i subseantreprisene får dermed bare denne raten der det er arbeid med spreaden som innstilles og ikke der for eksempel fabrikasjon av en rørledning suspenderes. Alme (2010) s. 85.

I subseacertepartiene innebærer artikkel 18.2 første ledd at leverandøren har krav på dagrate ved suspensjon så lenge spreaden ikke er demobilisert. Der det ikke er fastsatt egne suspensjonsrater i kontraktene vil dette være den ordinære dagraten.¹⁸² For bestilleren vil den økonomiske effekten av å innstille arbeidet dermed ofte være det samme som å instruere leverandøren om å ligge i havn. Bestilleren kommer således ikke fri fra vederlagsforpliktelsen med mindre det er angitt lavere suspensjonsrater, eller leverandøren demobiliserer spreaden.

I dette kapittelet er det få eller ingen tolkningsargumenter som kan utledes fra tidscertepartiets bakgrunnsrett og det behandles derfor kort her. En suspensjonsordre innebærer som nevnt at bestilleren gir leverandøren beskjed om å innstille sin ytelse. Dette har befrakter i tidscertepartier naturligvis adgang til å gjøre gjennom sin instruksjonsadgang, men han må fortsatt betale tidsfrakten. For en befrakter innebærer det dermed kun at han betaler for en ytelse han ikke har noen nytte av. Fra bestillerens side må formålet med en særskilt regulering av suspensjon dermed være å oppnå noe annet enn det han kan gjennom sin alminnelige instruksjonsadgang. Særlig nærliggende er befrakters ønske om å slippe å betale dagraten i tiden da skipet ikke utfører transporter eller arbeid. Verken i sjøloven eller i tidscertepartier finner man imidlertid bestemmelser som gir befrakteren mulighet til å komme fri fra eller redusere vederlagskravet i en slik situasjon.

Opplagsbestemmelser i tidscertepartier kan ha en viss parallell til suspensjonsreglene i NSC idet bortfrakterens plikt til å utføre transportene innstilles midlertidig. Et eksempel på en slik bestemmelse finner man i Supplytime 2005 klausul 6 d) som gir befrakteren rett til å legge opp skipet. Befrakters plikt til å betale tidsfrakten består, men etter 30 dager skal det gjøres fratrekk for besparelser som bortfrakteren «shall reasonably have saved». En adgang til å gjø-

¹⁸² Som nevnt i avsnitt 2.5.1 finner man subseacertepartier med egne suspensjonsrater. Ofte avhenger dagraten av hvor raskt leverandører plikter å remobilisere spreaden. Som et tenkt eksempel får leverandøren 95 % av raten mot at spreaden remobiliseres på fem dagers varsel, men bare 85 % av raten mot at spreaden remobiliseres på 25 dagers varsel. Et interessant spørsmål er hva som blir konsekvensen av at leverandøren ikke overholder remobiliseringsfristene i suspensjonsraten. For eksempel skal han remobilisere innen fem dager, men når ordren om å remobilisere kommer bruker leverandøren åtte dager. Er han i breakdown med nullrate, eller er han over på den lavere raten ved remobilisering innen 25 dager? Hvilke konsekvenser får det for den perioden bestilleren allerede har fått betalt for. Må allerede betalt rate tilbakebetales? Det avgrenses mot videre drøftelse av spørsmålet.

re fratrekk i raten for slike besparelser finnes ikke i subseacertepartiene basert på NSC. Til forskjell fra NSC artikkel 18 gir Supplytime 2005 klausul 6 d) ikke adgang for bortfrakteren til å utføre annet arbeid med skipet i en slik periode.

4.2 Kan suspensjon forlenge kontraksperioden i subseacertepartier?

Problemstillingen er om NSC artikkel 18.4 kan føre til at kontraksperioden forlenges i subseacertepartiene.

Som nevnt over er utgangspunktet at bestemmelsen kan føre til at ferdigstillelsesdatoen utsettes i subseacentreprisene.

For å drøfte spørsmålet for subseacertepartiene kan vi ta utgangspunkt i et eksempel. Man kan se for seg at det aktuelle subseacertepartiet er en IMR-kontrakt. Kontraksperioden er 12 måneder med oppstart 1. mai 2014 og 1. mars 2015 suspenderer bestilleren arbeidet i én måned til 1. april. Kan artikkel 18.4 da føre til at kontraksperioden forlenges slik at avslutningsdatoen forskyves?

Vilkåret artikkel 18.4 oppstiller for at endringsreglene skal «apply accordingly» er at suspensjon av arbeidet påvirker «Contract Schedule» eller at leverandøren hevder at den gjør det. Henvisningen til «Contract Schedule» innebærer som nevnt i avsnitt 3.3 en henvisning til innholdet i vedlegg C, jfr. artikkel 2.2 sml. artikkel 2.1.

Det avgjørende for at endringsreglene, og dermed muligheten til å forlenge kontraksperioden, kommer til anvendelse er med andre ord at suspensjonen fører til at arbeidet som er beskrevet i vedlegg A ikke lar seg gjennomføre innenfor den opprinnelig fastsatte «Contract Schedule». I subseacertepartiene er det imidlertid ikke angitt et bestemt arbeid som skal være ferdigstilt i henhold til en fremdriftsplan. Dette vilkåret kan derfor ikke være oppfylt.

Dette støttes av formålet bak bestemmelsen og reelle hensyn. Ser man artikkel 18.4 i sammenheng med resten av artikkel 18 er det klart at formålet er å holde leverandøren skadesløs ved bestillers suspensjon. Slik bestemmelsen er tenkt anvendt i subseacentreprisene er det leverandøren som har behov for justering av fremdriftsplanen. Artikkel 18.4 er dermed en rettig-

het for leverandøren, noe som understrekes av at leverandøren kan miste retten til justering av fremdriftsplanen hvis han ikke krever endring innen fristen i artikkel 16.1 tredje ledd. Som det ble redegjort for tidligere er utgangspunktet ved suspensjon at leverandøren får betalt dagrate etter artikkel 18.2 første ledd. Hvis artikkel 18.4 tolkes slik at leverandøren kan kreve forlengelse av kontraksperioden i subseacertepartiene kommer man i en merkelig situasjon; leverandøren får en adgang, men ikke en plikt til å kreve forlengelse av perioden. I forlengelsesperioden må bestilleren formodentlig betale alminnelig rate, jfr. artikkel 13.2 a). Samtidig får leverandøren betalt dagrate i suspensjonsperioden. Det vil dermed ikke gi god mening om leverandøren kan kreve kontraksperioden forlenget.

Eventuelt kan artikkel 18.4 tolkes slik at bestilleren kan kreve forlengelse av perioden. Dette er etter mitt syn unaturlig ettersom bestemmelsen har et klart preg av å være en rettighet for leverandøren.

Konklusjon er at artikkel 18.4 ikke kan benyttes til å forlenge kontraksperioden i subseacertepartiene.

4.3 Demobilisering

Ettersom bestilleren i subseacertepartiene normalt må betale ordinære dagrate ved suspensjon, og kontraksperioden ikke kan forlenges gjennom artikkel 18.4, oppnår bestilleren lite ved å suspendere arbeidet. Drøftelsen nedenfor vil derfor primært være relevant for subseacertepartier der det er angitt lavere dagrater som kommer til anvendelse ved suspensjon.

Den første problemstillingen er om leverandøren har en rett til å demobilisere spreaden i subseacertepartiene.

Etter NSC art. 18.1 tredje ledd kan leverandøren demobilisere hvis «...the period of suspension exceeds 10 days, or it is evident that this will be the case...». Dette forutsetter at demobilisering er nødvendig for å «... fulfill other commitments». For at leverandøren skal kunne

demobilisere spreaden må altså både et tidsvilkår (suspensjon over 10 dager) og et situasjonsvilkår (nødvendig for å utføre andre kontraktsforpliktelser) være oppfylt.¹⁸³

Ordlyden i bestemmelsen er klar. Leverandøren kan demobilisere hvis de to vilkårene er oppfylt.

I subseacertepartiene kan det problematiseres om formålsbetraktninger bør føre til at bestemmelsen overhodet ikke kan komme til anvendelse. Formålet bak demobiliseringsretten var som vist i avsnitt 4.1 å motvirke negative konsekvenser for leverandøren. Dette bygger på en forutsetning i subseaentreprisene om at suspensjon ikke påvirker arbeidet som skal utføres, og at langvarig suspensjon kan føre til at ferdigstillelsesdatoen utsettes. Uten en adgang til å demobilisere spreaden ville leverandøren kunne hatt vanskeligheter med å oppfylle etterfølgende kontrakter når bestilleren suspenderer arbeidet. I subseacertepartiene vil ikke suspensjon innebære at kontraktsperioden forlenges. Bestilleren må eventuelt gjøre dette gjennom opsjoner eller endringsadgangen i artikkel 12. Begrunnelsen som synes å ligge bak demobiliseringsretten i subseaentreprisene slår dermed ikke til i subseacertepartiene. Formålsbetraktninger taler således for at det ikke skal være en demobiliseringsrett i subseacertepartiene.

Reelle hensyn kan anføres både for og imot at leverandøren skal ha en demobiliseringsrett. Fra bestillerens ståsted vil det være uheldig om spreaden kan demobiliseres i subseacertepartiene. Til forskjell fra subseaentreprisene ligger ikke arbeidet som skal utføres fast. Derimot ligger kontraktsperioden fast. Som vi skal se nedenfor kan ikke bestilleren diktere når spreaden skal remobiliseres. Hvis remobilisering tar lang tid får bestilleren utført mindre arbeid subsea enn det han ønsker.

Samtidig kan leverandøren ha et berettiget ønske om å demobilisere. Dersom det er angitt lavere suspensjonsrater kan det tenkes at leverandøren kan få betalt en høyere dagrate ved å utføre annet arbeid. Videre kan samfunnsøkonomiske betraktninger trekkes inn idet det vil

¹⁸³ Alme (2010) s. 92. For en grundig redegjørelse for spørsmål knyttet til demobilisering og remobilisering i subseaentrepriser basert på NSC 05 viser jeg til Alme (2010) s. 93-110.

være bedre bruk av ressurser om leverandøren utfører arbeid på en annen kontrakt enn at spreaden ikke benyttes.¹⁸⁴

Etter mitt syn er ordlyden i artikkel 18.1 tredje ledd klar og det er ikke grunnlag for å tolke bort demobiliseringsadgangen. Konklusjonen er derfor at leverandøren har en demobiliseringsrett i subseacertepartiene og dette er utgangspunktet for den videre drøftelsen.

Forutsettes det at leverandøren har en demobiliseringsrett i subseacertepartiene er neste problemstilling *når* leverandøren kan demobilisere.

De to vilkårene i artikkel 18.1 tredje ledd reiser ulike tolkningsspørsmål. Nedenfor vil jeg først drøfte tidsvilkåret og deretter situasjonsvilkåret. Tidsvilkåret kommer til uttrykk ved at det kreves at «...the period of suspension exceeds 10 days, or it is evident that this will be the case...».

Et tolkningsspørsmål som oppstår er hvorvidt det kreves at suspensjonsperioden må vare over 10 dager sammenhengende, eller om det er tilstrekkelig at det har vært flere innstillinger som til sammen overstiger 10 dager.¹⁸⁵

Etter min forståelse tilsier uttrykket «the period of suspension» at det er et vilkår at det er en sammenhengende suspensjonsperiode.¹⁸⁶

I sin drøftelse av dette vilkåret for det jeg omtaler som subseaentrepriser skriver *Alme* at reelle hensyn tilsier at det ikke er et krav om en sammenhengende periode.¹⁸⁷ Dette begrunnes i at formålet med demobiliseringsretten er å sikre leverandøren mot konsekvenser i etterfølgende kontrakter ved suspensjon. Hvis det kreves en sammenhengende periode vil bestilleren kunne omgå denne beskyttelsen ved å dele opp innstillingene i bolker.¹⁸⁸ I tillegg vil det være vel så

¹⁸⁴ Sandvik (1966) skriver på s. 130 at det er hevet over tvil at slike betraktninger er «... relevante også i en privatrettslig argumentasjon...».

¹⁸⁵ Alme (2010) s. 93.

¹⁸⁶ Alme (2010) skriver på s. 93 at ordlyden er åpen.

¹⁸⁷ L.c.

¹⁸⁸ L.c.

inngripende for leverandøren om det forekommer flere innstillinger på under 10 dager, men som til sammen overstiger 10 dager.¹⁸⁹

Jeg forutsetter imidlertid at suspensjon etter artikkel 18 ikke i seg selv kan forlenge kontraktsperioden i subseacertepartiene. Disse reelle hensynene får da ikke noen særlig vekt ved tolkningen av artikkel 18.1 tredje ledd. Slik artikkel 18.4 er tolket får ikke suspensjon noen særlig inngripende konsekvenser for leverandøren utover at han kan få en redusert suspensjonsrate i noen subseacertepartier.

Tvert imot tilsier hensynet til bestilleren at det gjelder et vilkår om sammenhengende suspensjon i 10 dager. Dette skyldes at for hver dag spreaden er demobilisert mister bestilleren én dag med tjenesteytelse. Som vi skal se nedenfor har ikke leverandøren en klart angitt remobiliseringsdato han må forholde seg til. Dette kan føre til at spreaden er demobilisert i en lengre periode enn bestilleren ønsker. Usikkerheten som demobiliseringen representerer for bestilleren trekker dermed i retning av at det kreves en sammenhengende periode på 10 dager eller mer.

Ordlyden i artikkel 18.1 er klar og reelle hensyn trekker i samme retning. Konklusjonen er at det kreves en sammenhengende suspensjon på 10 dager eller mer for å demobilisere.

Jeg går nå over til å drøfte situasjonsvilkåret. Vilkåret innebærer at det stilles et krav om at demobiliseringen er nødvendig for at leverandøren kan oppfylle andre kontraktsforpliktelser. Han kan for eksempel ikke demobilisere for å gjøre reparasjoner eller liknende på spreaden.¹⁹⁰ Dette kommer til uttrykk ved at demobilisering må være «... necessary in order to fulfil other commitments.».

I subseacertepartiene vil *spreaden* ikke bli benyttet til å oppfylle andre kontraktsforpliktelser i løpet av kontraktsperioden. Utgangspunktet er som vi har sett at spreaden skal stå til bestillerens disposisjon i hele perioden. *Leverandøren* kan derimot tenkes å ha forpliktelser som ikke opprinnelig var knyttet til den suspenderte spreaden. For eksempel har leverandøren en tilsva-

¹⁸⁹ L.c.

¹⁹⁰ Ibid. s. 95.

rende spread som benyttes på et annet subseacerteparti. Vi kan se for oss at leverandøren har to IMR-kontrakter med to ulike kunder. Begge kontraktene er basert på NSC. Hvis skipet i den ene kontrakten er i breakdown kan leverandøren ha et ønske om å oppfylle med det skipet som er suspendert inntil den andre er reparert. Dette kan særlig være ønskelig der den suspenderte spreaden får en høyere rate i den andre kontrakten. I tillegg kan leverandøren unngå at bestilleren hever ved langvarig breakdown, jfr. NSC artikkel 26.1 b).

I subseacertepartiene kan ønsket om demobilisering derfor ofte være knyttet til forpliktelser som ikke i utgangspunktet skulle oppfylles med den aktuelle spreaden. Ordlyden i NSC artikkel 18.1 tredje ledd er ikke til hinder for dette idet den kun knytter vilkåret til leverandørens andre forpliktelser, og ikke til spreadens andre forpliktelser.

Et tolkningsspørsmål som oppstår er om det stilles noe krav til *når* de andre kontraktsforpliktelsene må være inngått.¹⁹¹

For det første kan man spørre seg om leverandøren kan demobilisere for å arbeide på kontrakter som er inngått etter at den første kontrakten ble inngått.

Ordlyden i artikkel 18.1 tredje ledd taler kun om «other commitments». Det stilles ikke noe krav til at forpliktelsene er inngått før den aktuelle kontrakten ble inngått. Videre må det etter mitt syn kunne sies å ligge en naturlig forutsetning i kontraktsforholdet at leverandøren inngår etterfølgende kontrakter. Hvis demobiliseringsretten kun gjaldt for kontrakter som var inngått før kontrakten der arbeidet suspenderes, ville denne retten vært meget begrenset.

For det andre er det et spørsmål om leverandøren kan demobilisere for å utføre arbeid på kontrakter som inngås etter at bestilleren suspenderer arbeidet.¹⁹² Selv om ordlyden ikke spesifiserer når «other commitments» må være inngått, kreves det at demobilisering må være «necessary» for å oppfylle andre kontraktsforpliktelser. Altså at demobiliseringen må være nødvendig for å oppfylle forpliktelsene. Hvis leverandøren påtar seg den aktuelle kontraktsfor-

¹⁹¹ L.c.

¹⁹² Ibid. s. 96.

pliktsen etter at bestilleren har suspendert kontrakten er det vanskelig å hevde at demobilisering er nødvendig.¹⁹³

På den andre siden kan det hevdes at det er uten særlig betydning for bestilleren når den andre kontrakten er inngått, ettersom det ikke betales rate i demobiliseringsperioden. Som nevnt ovenfor representerer imidlertid demobilisering en betydelig usikkerhet for bestilleren ettersom bestilleren får utført en mindre mengde arbeid når artikkel 18.4 ikke kan benyttes til å forlenge kontraktsperioden. Dette tilsier at leverandøren ikke kan demobilisere for å oppfylle kontraktsforpliktelser som er inngått etter suspensjonen.

Konklusjon er at leverandøren ikke kan demobilisere for å arbeide på kontrakter som er inngått etter at bestilleren har innstilt arbeidet.

4.4 Remobilisering

Forutsetter man at leverandøren demobiliserer spresen oppstår spørsmålet om når den må remobiliseres for å fortsette arbeidet.

Når leverandøren skal remobilisere kommer til uttrykk slik i NSC artikkel 18.1 fjerde ledd:

“Contractor shall resume the Work after notification by Company. The date of resumption of the Work shall be determined with due consideration to the Contract Schedule, Contractor’s other commitments and the support functions that have been maintained during the suspension.”

Det må dermed foretas en skjønnsmessig vurdering for å fastslå når leverandøren har en plikt til å remobilisere der utgangspunktet etter ordlyden må tas i bestillerens instruks om å gjenoppta arbeidet.¹⁹⁴ Dette må avgjøres konkret i den enkelte situasjon. Det er her to motstridende hensyn som må avveies. Bestilleren ønsker at leverandøren skal påbegynne arbeidet igjen

¹⁹³ Ibid. s. 97.

¹⁹⁴ Se Alme (2010) s. 100 flg. for en redegjørelse for ulike momenter i denne vurderingen i det jeg omtaler som subseantrepriser.

så snart det forholdet som forårsaket suspensjonen har passert. Leverandøren ønsker derimot å fullføre den jobben han har demobilisert for å utføre.¹⁹⁵

Etter mitt syn er det lite hensiktsmessig å foreta en grundig drøftelse av dette her, da det må vurderes konkret i den enkelte situasjon. Jeg vil kun peke på de grunnleggende forskjellene mellom subseaentreprisene og subseacertepartiene som kan påvirke tolkningen av artikkel 18.1 fjerde ledd.

Utgangspunktet i subseaentreprisene er som nevnt at suspensjonen ikke påvirker arbeidet som skal utføres, det blir bare utført på et senere tidspunkt. I subseacertepartiene vil en lang demobilisering føre til at bestilleren mister dager med tjenesteytelse som han ikke får tatt igjen senere. Rett nok betaler bestilleren ikke rate når leverandøren er demobilisert, men han får ikke utført det arbeidet han i utgangspunktet hadde planlagt. Dette tilsier etter min oppfatning at leverandøren i subseacertepartier basert på NSC plikter å remobilisere hurtigere sammenliknet med subseaentreprisekontraktene.

4.5 Oppsummering

Drøftelsene i kapittel 4 har vist at suspensjonsreglene får ulik anvendelse i subseaentreprisene og subseacertepartiene. Reguleringen i artikkel 18.4 får ingen anvendelse i subseacertepartiene og er således overflødig. Konsekvensen er at demobiliseringsretten i artikkel 18.1 tredje ledd ikke synes like velbegrunnet i subseacertepartiene som den er i subseaentreprisene. I det hele tatt kan det stilles spørsmål ved hvor relevant suspensjonsretten i NSC artikkel 18 er i subseacertepartiene. Som nevnt i avsnitt 4.1 har ikke bestilleren det samme behovet for å suspendere arbeidet, og han oppnår ingen besparelser med mindre det er angitt særskilte suspensjonsrater. Videre vil demobiliseringsretten medføre en usikkerhet for bestilleren med hensyn til når spreaden kommer tilbake for å fortsette arbeidet siden remobiliseringsdatoen ikke kan fastsettes sikkert på forhånd.

Anvendelsen av artikkel 18 i subseaentreprisene og subseacertepartiene illustrerer en viktig forskjell ved hva bestilleren ønsker å oppnå ved å utstede en suspensjonsordre i de to kategoriene subseakontrakter. I subseaentreprisene gir bestilleren ved suspensjon uttrykk for at han

¹⁹⁵ Ibid. s. 99.

ønsker å motta leverandørens ytelse, men han ønsker å motta den på et senere tidspunkt. Suspensjon er dermed motivert av et ønske om å *forskyve leveransen i tid*. I subseacertepartiene gir bestilleren ved suspensjon uttrykk for at han ikke har behov for leverandørens tjenester i en periode. Ettersom det ikke er definert et bestemt arbeid i disse kontraktene er det ikke tale om å forskyve en leveranse i tid. Suspensjon i disse kontraktene er dermed motivert av et ønske om å *oppnå besparelser*, fordi bestilleren ikke har behov for leverandørens ytelse i en periode. Når bestilleren ønsker å oppnå ulike ting, men kontraktene benytter identiske bestemmelser for å regulere situasjonen, oppstår tolkningsspørsmålene som er drøftet over.

I ett subseacerteparti jeg har undersøkt synes partene å ha tatt konsekvensene av at artikkel 18 ikke nødvendigvis passer særlig godt på subseacertepartiene. Her ble det i vedleggene fastsatt egne suspensjonsrater, samtidig som det ble angitt at reglene i artikkel 18 ikke skulle gjelde. Kontraktsteknisk kan det stilles spørsmål ved hvor heldig det er at en slik regulering står i et vedlegg og at det ikke er foretatt endringer i de generelle vilkårene.¹⁹⁶

Det synes hensiktsmessig å foreta endringer i artikkel 18 når NSC benyttes på subseacertepartier. Dersom formålet med bestemmelsen er at bestilleren skal slippe å betale full dagrate der han ikke har behov for ytelsen, synes det mest hensiktsmessig å fjerne hele bestemmelsen, og kun avtale en lavere dagrate som gjelder der arbeidet innstilles. I riggkontrakter finner man ofte en venterate som gjelder der riggen ikke utfører boreoperasjoner.¹⁹⁷ Dette er begrunnet i at riggen ikke er utsatt for den samme slitasje når den ikke borer.¹⁹⁸ Tilsvarende synspunkter kan begrunne at det angis lavere suspensjonsrater i subseacertepartiene. Alternativet kan være å innta en opplagsbestemmelse slik man finner i Supplytime 2005 klausul 6 d), men det synes lite praktisk at bestilleren skal instruere leverandøren om å legge et avansert subseaskip i opplag. Denne bestemmelsen reiser også et vanskelig spørsmål om hvilke besparelser med rimelighet må oppnå. Suspensjonsreguleringen i artikkel 18 innebærer at det blir en markant forskjell på om subseacertepartiene baseres på NSC sammenliknet med Supplytime 2005 ettersom leverandøren har rett til å demobilisere skipet.

¹⁹⁶ Dette har også en side til motstridsbestemmelsen i NSC artikkel 2.3 som sier at de generelle vilkårene skal gå foran bestemmelser i vedleggene ved motstrid.

¹⁹⁷ Beyer (1975) s. 178.

¹⁹⁸ L.c.

5 Kontraktsperioden ved avbestilling

5.1 Innledning

NSC artikkel 17.1 gir bestilleren rett til å avbestille¹⁹⁹ hele eller deler av kontrakten. Dette kommer til uttrykk slik: «Company may by notice to Contractor cancel the Contract, or parts thereof, with the consequence that the performance of the Work, or the relevant parts of the Work, ceases». Rett til å avbestille kontrakten finnes også i NF og NTK, og er ansett som en grunnfestet regel i entreprisekontrakter.²⁰⁰

For avhandlingens problemstilling er den sentrale virkningen at leverandørens ytelsesplikt opphører, altså at kontraktsperioden avsluttes. I praksis vil ikke ytelsesplikten opphøre øyeblikkelig idet en viss nedtrappingsfase vil være nødvendig.²⁰¹ At ytelsesplikten fortsetter en tid etter avbestillingen kommer ikke til uttrykk i artikkel 17.1, men i artikkel 17.2 e).²⁰² Her gis leverandøren krav på å få dekket utgifter knyttet til en «orderly close-out of the Contract».

I dette kapittelet skal jeg undersøke hvordan bestilleren kan anvende NSC artikkel 17 til å endre kontraktsperioden i subseacertepartiene. Jeg skal behandle forholdet mellom avbestillings- og endringsreglene og forholdet mellom avbestillings- og suspensjonsreglene. Jeg skal

¹⁹⁹ Jeg benytter begrepet «avbestilling» om bestillerens rett til å avslutte kontrakten etter artikkel 17 før utløpet av den opprinnelige kontraktsperioden. I kontrakten benyttes begrepet «Cancellation». Situasjonen som artikkel 17 regulerer kan derfor kanskje direkte oversettes med «kansellering». I tidsbefraktning benyttes «kansellering» om situasjoner som kan betegnes som «heving». Se for eksempel sjøl. § 375 som omtaler den siste frist for levering av skipet som en «kanselleringstid», og befrakters beføyelse mot oversittelse av denne fristen som heving. Artikkel 17 regulerer ikke heving og for å unngå misforståelser benyttes begrepet «avbestilling». Dette er i samsvar med begrepsbruken i artikkel 17 i de norske versjonene av NF og NTK.

²⁰⁰ Kaasen (2006) s. 465. Lovfestet avbestillingsrett finner man blant annet i bustadoppføringslova § 52, håndverkertjenesteloven § 39, kjøpsloven § 52 andre ledd for tilvirkningskjøp og det er en generell avbestillingsadgang ved forbrukerkjøp etter forbrukerkjøpsloven § 41. Videre gir sjøl. § 261 stykkgodssenderen en avbestillingsrett, men bestemmelsen benytter ikke begrepet «avbestilling», jfr. NOU 1993:36 s. 27. I sjøl. § 352 annet ledd gis reisebefrakter en rett til tilbaketreden, som kan omtales som en avbestillingsrett. Solvang (2009) s. 408.

²⁰¹ Kaasen (2006) s. 467.

²⁰² Slik også i NF artikkel 17.2 d).

også undersøke hvorvidt det må innfortolkes begrensninger i bestillerens avbestillingsadgang der den utøves for å få arbeidet utført rimeligere av en annen leverandør, eller for å presse ned prisen hos den nåværende leverandøren. Et viktig element i alle drøftelsene er leverandørens krav ved avbestilling. Det redegjøres derfor først for hva leverandøren har krav på ved avbestilling etter artikkel 17.

5.2 Leverandørens krav ved avbestilling etter NSC artikkel 17

Leverandørens krav ved avbestilling fremgår av artikkel 17.2 og 17.3. Førstnevnte bestemmelse gir leverandøren krav på å få dekket visse kostnader, sistnevnte bestemmelse gir leverandøren krav på et avbestillingsgebyr.

Kostnadsdekningen i NSC artikkel 17.2 a) - e) er identisk med NTK artikkel 17.2 a) - e).²⁰³ Med unntak av a) og e) er de ulike kostnadene ikke like godt tilpasset et subseacerteparti som en subseaentreprise. Leverandøren har krav på godtgjørelse for arbeidet som allerede er utført, men ikke betalt, jfr. a). Kostnader til materialer som er bestilt eller utført arbeid på skal dekkes, jfr. b). Det samme skal kostnader til kopiering og forberedelse av «as-built»-status, jfr. c). Nødvendige avbestillingsgebyrer og administrasjonsutgifter skal dekkes, jfr. d). I tillegg har leverandøren krav på å få dekket utgifter forbundet med en ordnet avslutning av kontrakten, jfr. e). Generelt gir artikkel 17.2 dermed krav på dekning av kostnader som følge av avbestillingen og betaling for arbeidet som er utført.²⁰⁴

Tapt fortjeneste skal dekkes av gebyret i artikkel 17.3, men vil i praksis ikke dekke det fullt ut. Bestemmelsen legger opp til to ulike måter å beregne gebyret på, jfr. 17.3 a) og b). Leverandøren har valgetten med hensyn til hvilken beregningsmåte han vil ha benyttet.²⁰⁵ Artikkel 17.3 a) er identisk med NF og NTK artikkel 17.3 a), og gir leverandøren krav på det *minste* av to alternativer. Det ene alternativet er 4 % av kontraktssummen slik den foreligger på avbestillingstidspunktet, jfr. punkt i).²⁰⁶ Det andre alternativet er 6 % av vederlaget som ennå ikke er

²⁰³ Forskjellen fra NF er at NSC og NTK artikkel 17.2 c) ikke finnes i NF. Dette har sammenheng med at leverandøren i NSC og NTK har en plikt til å levere «as-built»-dokumentasjon pr. avbestillingstidspunktet, jfr. NSC og NTK artikkel 17.5. Dette har leverandøren i NF ikke plikt til å levere.

²⁰⁴ Kaasen (2006) s. 468.

²⁰⁵ NSC artikkel 17.3 b)

²⁰⁶ Dvs. inkludert endringer i kontraktsprisen som følge av endringsordrer. Kaasen (2006) s. 471.

opptjent før avbestillingen, jfr. punkt ii). Beregningsmåten byr ikke på særskilte utfordringer i subseacertepartiene.

Den andre beregningsmåten følger av artikkel 17.3 b) og er unik for NSC. Dette gebyret kan leverandøren kreve hvis avbestillingen skjer mindre enn 180 dager før mobilisering. Her beregnes avbestillingsgebyret som en andel av den uopptjente delen av vederlaget som direkte knytter seg til «the Offshore Work affected». Størrelsen på gebyret avhenger av hvor lang tid før planlagt mobiliseringsdato avbestillingen skjer. Leverandøren har krav på 0 % av vederlaget hvis det avbestilles mer enn 180 dager før mobiliseringsdato, jfr. b) vii). Hvis det avbestilles nærmere mobiliseringsdato enn 180 dager, har leverandøren krav på en høyere prosentandel. Gebyret følger en trinnvis prosentsats der leverandøren maksimalt har krav på 60 %. Dette har han krav på hvis bestilleren avbestiller etter mobiliseringsdato, på mobiliseringsdato eller innen 30 dager før mobiliseringsdato, jfr. artikkel 17.3 b) i).

Et tolkningsspørsmål som artikkel 17.3 b) reiser er *hva* avbestillingsgebyret skal beregnes av. Ifølge ordlyden skal gebyret beregnes av «the Offshore Work affected». I artikkel 1 v) er «Offshore Work» definert slik: «Offshore Work means the part of the Work performed by Contractor at an offshore and/or inshore Site».

I en subseaentreprise vil det som oftest være enkelt å vurdere hva som er direkte knyttet til «Offshore Work». Som nevnt i avsnitt 2.5.2 brytes fastsummene ned i ulike elementer. For eksempel kan «offshore work», «seabed intervention» og «survey» være angitt som egne fastpriser i en EPCI-kontrakt. Slike elementer vil naturlig falle inn under definisjonen av «Offshore Work», i motsetning til elementer som «fabrication» og «engineering».

I subseacertepartiene består vederlaget hovedsakelig av dagraten. En naturlig forståelse av artikkel 1 v) er at ikke opptjent dagrate faller inn under definisjonen. Som vi så i avsnitt 2.5.1 kommer landbasert personell i tillegg til dagraten. Etter mitt syn er det naturlig at også vederlag knyttet til landbasert personell er omfattet. Dette skyldes at det landbaserte personalet består av prosjektledere, ingeniører og andre som utfører arbeid som direkte er knyttet til sub-

seatjenestene.²⁰⁷ Avbestillingsgebyret etter b) skal dermed beregnes av mer enn bare spreadens dagrate. For å forenkle den videre drøftelsen vil jeg forholde meg til dagraten som grunnlag for beregningen av avbestillingsgebyret.

I praksis ser man ofte endringer i NSC artikkel 17.3 b) når den anvendes på subseacertepartier. I noen kontrakter fjernes bestemmelsen, i andre reduseres prosentsatsene.²⁰⁸ I den videre drøftelsen benyttes prosentsatsene i standardkontrakten.

Avbestilles det etter mobilisering har leverandøren dermed krav på 60 % av ikke opptjent dagrate. Han kompenseres ikke nødvendigvis fullt ut for sitt fortjenestetap. Finansieringskostnadene på spreaden løper fortsatt, og kostnader til lønninger o.l. kan være vanskelig å redusere raskt. Klarer leverandøren derimot å slutte skipet på en ny kontrakt til en god rate vil han få en viss overkompensasjon, da han både har krav på rate under den nye kontrakten og avbestillingsgebyret. Man kan dermed se for seg at leverandøren får 60 % av dagraten i resten av kontraktsperioden, samtidig som han slutter skipet på et nytt subseacerteparti. Leverandøren kan eventuelt benytte avbestillingsgebyret til å by spreaden ut på markedet til en lavere rate enn normalt. Det kan problematiseres om det må innfortolkes en plikt for leverandøren til å begrense tapet ved avbestilling, og at avbestillingsgebyret reduseres med eventuelle nye inntekter. Etter mitt syn er det klart at dette ikke kan innfortolkes i bestemmelsen. Gebyret er en standardisering av erstatningsoppgjøret og formålet med reguleringen må blant annet være å slippe vanskelige vurderinger av hvilke besparelser som burde ha vært oppnådd. Støtte for dette finner man også i NF. Som det redegjøres for i neste avsnitt har leverandøren i NF krav på et tilleggsvederlag på 6 % ved endringsordrer som innebærer en netto reduksjon i kontraktsprisen, jfr. NF artikkel 13.3. Det skal imidlertid gjøres en rimelig reduksjon «for så vidt Leverandøren kan utnytte sin arbeidsstyrke på annet hold». Han har altså en tapsbegrensningsplikt. Ved avbestilling etter NF artikkel 17 finner man imidlertid ingen slik tapsbegrens-

²⁰⁷ Dette reiser spørsmål om hvor mange timer avbestillingsgebyret skal beregnes av. I lys av avhandlingens problemstilling avgrenses det mot en nærmere drøftelse av dette.

²⁰⁸ Et liknende prosentvis avbestillingsgebyr har jeg også funnet i et subseacerteparti som ikke er basert på NSC, men på et liknende fabrikkasjonsformat. I subseacertepartier basert på endrede versjoner av Supplytime 2005 har partene i kontraktsmaterialet valgt normalordningen med en oppgitt sum for avbestilling (early termination), jfr. boks 15 og klausul 31 a).

ningsplikt. Forskjellen synes å være tilsiktet, og ettersom NSC i det vesentlige tilsvarer NF bør løsningen være det samme.

Reguleringen i NSC artikkel 17 avviker en del fra bakgrunnsretten, men som nevnt i avsnitt 3.3 behøver ikke den økonomiske differansen mellom et erstatningsoppgjør etter bakgrunnsretten og avbestillingsgebyret i NSC artikkel 17 å være særlig stor.

I sjøloven finnes ingen bestemmelse som gir befrakteren rett til å avbestille tidscertepartiet.²⁰⁹ Hvis tidsbefrakteren trekker seg fra certepartiet før kontraktsperioden vil dette bli ansett som et kontraktsbrudd fra befrakteren. Utgangspunktet etter bakgrunnsretten er dermed at befrakter ikke har en *rett* til å avbestille. Til tross for dette plikter bortfrakteren å ta imot skipet, men han kan kreve erstatning for den positive oppfyllelsesinteressen med fradrag for eventuelle nye inntekter.²¹⁰ Bortfrakteren har dermed en tapsbegrensningsplikt ved at han må forsøke å beskjeftige skipet på best mulig måte.²¹¹ Dette har leverandøren ikke i subseacertepartiene basert på NSC.

I noen standard tidscertepartier finner man en diskresjonær rett for befrakteren til å avbestille certepartiet (ofte omtalt som «terminering»). Supplytime 2005 klausul 31 a) gir befrakteren en rett til å avbestille certepartiet mot å betale et gebyr. Dette forutsetter at partene har krysset av i boks 13 og angitt et gebyr ved kontraktsinngåelsen.²¹² Avbestillingsadgangen må med andre ord aktivt velges av partene. Til forskjell fra NSC artikkel 17.3 b) er gebyret angitt som en fast sum, og ikke som en stigende prosentsats.

²⁰⁹ Se Bråfelt (2008) s.122 flg. for en behandling av dette temaet

²¹⁰ Falkanger (2010) s. 397 og Bråfelt (2008) s. 122. I engelsk rett er situasjonen annerledes. Her kan bortfrakteren i utgangspunktet fastholde tidscertepartiet (right of affirmation) og opptjene sitt krav på tidsfrakt. Se blant annet saken *The Aquafaith* (Aquafaith, The [2012] 2 Lloyd's Rep. 61 QB). Se Midteng (2013) for en redegjørelse for dommen og utviklingen i engelsk rettspraksis.

²¹¹ NOU 1993:36 s. 91.

²¹² Se Bråfelt (2008) s.117 flg. for en nærmere redegjørelse for spørsmål knyttet til avbestillingsadgangen i off-shore-certepartier. Se Andersen (2009) s. 21 for en oversikt over problemstillinger knyttet «early termination» og boks-oppsatt i Supplytime 1989 og 2005.

5.3 Forholdet mellom avbestillings- og endringsreglene

Forholdet mellom avbestillingsreglene i artikkel 17 og endringsreglene i artikkel 12-16 har allerede vært kort berørt i avhandlingen. Som vi så i avsnitt 3.3 og 3.4.2 omfatter artikkel 12.1 endringer som innebærer en «...decrease in the quantity... of the Work». Dette omtales gjerne som negative endringsordrer.²¹³ Det vil si at bestilleren instruerer leverandøren om å utføre mindre arbeid enn det han opprinnelig påtok seg. En negativ endringsordre kan sees som en delvis avbestilling.²¹⁴

Samtidig følger det av NSC artikkel 17.1 at den omfatter delvis avbestilling. Også denne bestemmelsen gir dermed bestilleren adgang til å kreve at leverandøren gjør mindre enn det han påtok seg.

Spørsmålet er så hva som er virkeområdet til de to ulike regelsettene. Bakgrunnen for at det er av betydning å undersøke dette forholdet er at leverandøren har ulike krav etter artikkel 17 og artikkel 12-16. Avbestillingsreglene gir leverandøren krav på å få dekket kostnader og gebyr som redegjort for i avsnitt 5.2 over. Virkningen av en endringsordre må vurderes etter artikkel 13, som i NSC ikke inneholder reguleringer som er godt tilpasset reduksjon i arbeidsomfang.

I NF og NTK oppstår ikke et slikt avgrensningsspørsmål. Her gjelder artikkel 17 etter ordlyden kun *total* avbestilling.²¹⁵ I NF og NTK er grensen mellom avbestilling og negative endringsordrer således enkel å trekke. Artikkel 17 benyttes for å avbestille *hele* kontrakten og artikkel 12 kan benyttes til å *redusere* arbeidsomfanget.²¹⁶ Til forskjell fra NSC finner man i NF og NTK artikkel 13 en særskilt regulering av situasjonen der endringsordrer har en negativ virkning på kontraktsprisen. NF og NTK artikkel 13.3 gir leverandøren krav på 6 % av differansen mellom opprinnelig og redusert kontraktspris, men det skal foretas en rimelig reduksjon av tillegget hvis leverandøren kan utnytte arbeidsstyrken på annet hold.²¹⁷

²¹³ Barbo (1997) s. 121.

²¹⁴ L.c.

²¹⁵ NF og NTK artikkel 17.1. Kaasen (2006) s. 466.

²¹⁶ Det kan problematiseres om dette skillet kan opprettholdes hvis artikkel 12 benyttes til å ta ut *store deler* av arbeidet. Ibid. s. 334-336.

²¹⁷ Forskjellen mellom NF og NTK artikkel 17.1 og NSC artikkel 17.1 er ikke kommentert i litteraturen. Det er heller ikke forskjellen mellom NF og NTK art. 13.3 og NSC art. 13

NSC artikkel 13 gir ikke leverandøren krav på kompensasjon tilsvarende NF og NTK artikkel 13.3. Ved utarbeidelsen av NSC har man altså tatt ut kompensasjonen ved negative endringsordrer, samtidig som man har latt artikkel 17 også få anvendelse på delvis avbestilling. Dette trekker i retning av at all reduksjon i arbeidsomfang skal vurderes etter artikkel 17.

En slik forståelse vil imidlertid medføre en tolkning på tvers av ordlyden i artikkel 12, som uttrykkelig gir adgang til å utstede endringsordrer som innebærer en «...decrease in the quantity... of the Work», men forskjellene mellom NF, NTK og NSC tyder etter mitt syn på at det er tilsiktet.

Konklusjonen er derfor at all reduksjon i arbeidsomfang skal behandles etter artikkel 17.

5.4 Forholdet mellom avbestillings- og suspensjonsreglene

Forholdet mellom avbestillingsreglene i artikkel 17 og suspensjonsreglene i artikkel 18 har også vært så vidt berørt i avhandlingen.

Bakgrunnen for at dette forholdet skal undersøkes er at bestilleren kan avbestille deler av kontrakten mot å betale et gebyr etter artikkel 17, mens han kan innstille arbeidet mot å betale en dagrate etter artikkel 18. De økonomiske konsekvensene av en avbestilling og en suspensjon er dermed ulike. Normalt vil leverandøren økonomisk sett komme dårligere ut etter artikkel 17 enn etter artikkel 18.

Dette reiser spørsmålet om bestilleren kan avbestille *deler* av kontraktsperioden etter artikkel 17.

Spørsmålet kan illustreres med et eksempel. En IMR-kontrakt er inngått for 24 måneder. Etter 11 måneder har ikke bestilleren behov for spreaden i en periode på to måneder. Han ønsker imidlertid at leverandøren skal fortsette arbeidet etter de to månedene er over. Spørsmålet som oppstår er om dette kan sees som en avbestilling av to måneder av kontrakten, noe bestilleren dermed vil ha rett til etter artikkel 17, eller om det er en suspensjon etter artikkel 18 der leverandøren har krav på dagrate. Som det ble nevnt i avsnitt 3.4.3 kan også en utsettelse av oppstarten av kontrakten sees under synsvinkelen delvis avbestilling.

I subseantreprisene vil ikke tilsvarende problemstilling oppstå. Her vil en avbestilling av en del av arbeidet klart nok være en avbestilling, ikke en suspensjon, og artikkel 18 vil kun komme til anvendelse dersom bestilleren ber leverandøren om å innstille arbeidet midlertidig. I dette ligger det ikke en reduksjon i arbeidsomfang.

Ordlyden i artikkel 17 gir som vi har sett bestilleren en rett til å avbestille «the contract or parts thereof».

Dette kan tolkes på flere måter. Ett tolkningsalternativ er at ordlyden forstås slik at avbestillingen må gjelde *bestemte* deler av kontrakten. Sagt på en annen måte gir den kun bestilleren rett til å avbestille hele elementer av kontraktene. Hvis man står overfor en subseantreprise i form av en EPCI-kontrakt, vil bestilleren for eksempel kunne avbestille installasjonsdelen av kontrakten eller tilvirkningsdelen. I et subseacerteparti vil det være lite naturlig å anse en tidsperiode på to måneder som en bestemt del av kontrakten. Denne forståelsen av ordlyden tilsier at bestilleren ikke kan benytte artikkel 17 til å avbestille to måneder av en kontraktsperiode.

En annen forståelse av ordlyden er at den ikke stiller krav til at avbestillingen må gjelde bestemte elementer av kontrakten. To måneder av kontraktsperioden utgjør en andel av kontrakten, altså en «part thereof». I eksempelet vil virkningen være at leverandøren har krav på 60 % av dagraten i de to månedene etter artikkel 17.3 b), og ikke «the applicable daily rate» etter artikkel 18.2 første ledd.

Etter mitt syn er ordlyden åpen. Det kan være naturlig å tolke «parts» slik at det sikter til bestemte elementer. Samtidig så vi i avsnitt 5.3 at det kan synes som om artikkel 17 også er ment å omfatte negative endringsordrer (reduksjon i arbeidsomfang) i NSC. Ved negative endringsordrer stilles det ikke noe krav til at det skal være hele elementer av kontrakten. Dette trekker i retning av at avbestillingsreglene kan benyttes til å avbestille deler av kontraktsperioden.

Systembetraktninger trekker i retning av det siste tolkningsalternativet. Eksempelet som er utgangspunkt for drøftelsen faller naturlig inn under virkeområde for artikkel 18. Ved en slik instruksjon gir bestilleren beskjed om at han midlertidig ikke ønsker å motta leverandørens ytelse. Dette er å «temporarily suspend the performance of the Work». Utgangspunktet er da

at leverandøren har krav på å få betalt «the applicable daily rate». Hvis artikkel 17 gis anvendelse på en slik situasjon vil artikkel 18 få et svært begrenset anvendelsesområde, hvis noen anvendelse i det hele tatt. I stedet for å suspendere arbeidet vil bestilleren heller avbestille for eksempel én uke eller én måned, og dermed unngå å betale dagraten etter artikkel 18.2. Dette trekker sterkt i retning av at artikkel 17 ikke kan anvendes i en slik situasjon.

I bakgrunnsretten oppstår ikke et identisk tolkningsspørsmål. Sjøloven inneholder som nevnt ingen avbestillingsadgang og tidscertepartiene som inneholder en diskresjonær termineringsadgang gir ikke befrakter anledning til å terminere *deler* av kontraktsperioden.

Her kan termineringsadgangen i Supplytime 2005 klausul 31 a) benyttes som eksempel:

«The Charterers may terminate this Charter Party at any time by giving the Owners written notice of termination as stated in Box 14, upon expiry of which, this Charter Party will terminate (min understrekning).»

I tidscertepartiene som inneholder en liknende diskresjonær avbestillingsadgang er det dermed klart at bestilleren ikke kan avbestille deler av kontraktsperioden.

Etter mitt syn er konklusjonen ikke særlig tvilsom. Situasjonen som drøftes faller naturlig inn under artikkel 18, som uttømmende regulerer midlertidig innstilling av arbeidet. NSC artikkel 17 kan ikke benyttes til å avbestille deler av kontraktsperioden dersom det forutsettes at leverandøren skal fortsette arbeidet etterpå. Virkningen av dette er at NSC artikkel 17 kun kan benyttes til å avbestille hele den resterende kontraktsperioden.

5.5 Er adgangen til å avbestille ubegrenset?

Problemstillingen er om det må innfortolkes en begrensning i bestillerens adgang til å avbestille kontrakten etter artikkel 17 der det gjøres for å få utført arbeidet rimeligere hos en annen leverandør, eller for å presse ned prisen hos den nåværende leverandøren.

Bakgrunnen for at dette reises som en problemstilling er at spørsmålet har vært drøftet i litteraturen om avbestillingsadgangen etter den tilsvarende bestemmelsen i NF artikkel 17.²¹⁸ Liknende spørsmål har også vært drøftet i juridisk litteratur om avbestillingsadgangen i NS-8405, og i forarbeidene til avbestillingsadgangen i håndverkertjenesteloven § 39.²¹⁹

For å drøfte spørsmålet i subseacertepartiene kan det være fornuftig å ta utgangspunkt i et eksempel. En surveykontrakt inngås 1. mai 2014 med mobiliseringsdato 1. mai 2015. Kontraktsperioden er 24 måneder. Dagraten er NOK 700 000,-. 1. februar 2015 har dagraten for en tilsvarende spread sunket til NOK 500 000,-. Bestilleren avbestiller den opprinnelige kontrakten og kontraherer inn en ny spread for å utføre identiske arbeidsoppgaver. Den nye kontrakten kan til og med inngås med den samme leverandøren for den samme spreaden til en lavere dagrate.

For subseacertepreisene vil spørsmålet, i likhet med det som gjelder for fabrikkasjonskontrakter basert på NF og NTK, ikke være særlig praktisk. I disse kontraktene kan bytte av leverandør både være kostbart og vanskelig. Den økonomiske gevinsten ved et skifte av leverandør kan være marginal, og det kan også oppstå utfordringer med tanke på verftskapasitet o.l. som ikke er tilgjengelig på kort varsel.²²⁰

I subseacertepartiene kan problemstillingen være mer praktisk. Dette skyldes at leverandørens ytelse i subseacertepartiene er enklere å skifte ut. I subseacertepartiene er det spreadens kapasiteter bestilleren sikrer seg. Hvis det finnes en spread med tilsvarende egenskaper på markedet, vil et leverandørbytte formodentlig ikke være særlig problematisk. Videre kan store variasjoner i dagrater medføre at det er mer gunstig å skifte leverandør. I det som kan kalles tradisjonell tidsbefraktning har dagratene erfaringsmessig vært utsatt for relativt store sving-

²¹⁸ Kaasen (2006) s. 466-467, Borchsenius (1989) s. 83 og Mestad (2010) s. 328 flg. Se også Askheim (1983) s. 146 for en drøftelse av det tilsvarende spørsmål i fabrikkasjonskontrakter forut for standardkontrakter som NF og NTK.

²¹⁹ Mestad (2010) s. 328 flg. og NOU 1979:42 s. 35.

²²⁰ Kaasen (2006) s. 467.

ninger.²²¹ Det samme gjelder visstnok også tidscertepartier i petroleumsindustrien.²²² I den grad subseacertepartier er utsatt for liknende svingninger, vil økonomisk motivert avbestilling potensielt kunne skje oftere i subseacertepartier enn i fabrikkasjonskontrakter og subseaentrepriser.

For å drøfte spørsmålet er det naturlig å ta utgangspunkt i ordlyden i artikkel 17. Denne oppstiller ingen krav til bestillerens motivasjon. Det klare utgangspunktet er at det kreves sterke grunner for å fravike en klar ordlyd i kontrakter mellom profesjonelle prater.²²³

I retning av at bestilleren ikke har en adgang til å avbestille kontrakten for å la andre utføre arbeidet, kan formålet bak artikkel 17 anføres. Formålet med den tilsvarende bestemmelsen i NF er å sikre at bestilleren ikke blir sittende med en ytelse han ikke har behov for.²²⁴ Det kan derfor hevdes at en avbestilling som er motivert av at det samme arbeidet skal utføres rimeligere av en annen leverandør faller utenfor formålet med artikkel 17.1.²²⁵ Formålet bak bestemmelsen alene kan imidlertid ikke være tilstrekkelig for å innfortolke en slik begrensning i artikkel 17.

En begrensning i artikkel 17 krever derfor et annet grunnlag. *Kaasen* drøfter om den tilsvarende bestemmelsen i NF må tolkes innskrenkende i lys av betraktninger om lojalitetskrav i kontraktsforhold.²²⁶ Dette gir etter mitt syn en fornuftig innfallsvinkel til spørsmålet, og jeg tar utgangspunkt i dette grunnlaget i den videre drøftelsen.²²⁷

²²¹ Michelet (1997) s. 210. Her sikter jeg til tidsbefraktning av skip for transport av gods. For eksempel tørrbulk, tank- og containerskip. Se Stopford (2008) s. 93 flg. for en generell redegjørelse om sykliske svingninger i shipping.

²²² Bråfelt (2008) s. 276.

²²³ Rt-2013-1228 avsnitt 36.

²²⁴ Kaasen (2006) s. 466 og Borchsenius (1989) s. 81.

²²⁵ *Mestad* reiser spørsmålet om det i begrepet «avbestilling» ligger et krav om bestilleren ikke ønsker naturaloppfyllelse overhodet. En avbestilling for å få arbeidet utført billigere hos andre eller for å få presset ned prisen kan således sies å ikke være en «avbestilling». Noen konsekvenser utleder han imidlertid ikke fra dette. Mestad (2010) s. 334.

²²⁶ Kaasen (2006) s. 466-467.

²²⁷ En alternativ innfallsvinkel er avtaleloven § 36. Forholdet mellom avtaleloven § 36 og alminnelige lojalitetsprinsipper synes ikke å være avklart. Bråfelt (2008) s.137. I rettspraksis finnes både eksempler på at det be-

Prinsippet om lojalitet i kontraktsforhold er primært utviklet i rettspraksis, men i lovgivningen finnes en rekke bestemmelser som kan sees som uttrykk for det.²²⁸ Et nøyaktig innhold av prinsippet om lojalitet i kontraktsforhold er vanskelig å utlede, men som et utgangspunkt kan man si at partene har en plikt til å avstå fra illojal opptreden.²²⁹

Problemstillingen kan dermed formuleres som et spørsmål om bestilleren opptrer illojalt ved å avbestille kontrakten der dette utelukkende er motivert av å få arbeidet utført billigere hos en annen leverandør, eller for presse ned dagraten i den aktuelle kontrakten.

At handlingen skal karakteriseres som illojal tilsier at det gjelder en høy terskel. Hvorvidt en handling kan karakteriseres som illojal lar seg ikke besvares på generelt grunnlag, men må ta utgangspunkt i en konkret vurdering. *Nazarian* oppstiller som et minstekrav at handlingen må være klanderverdig å utføre ut fra medkontrahentens beskyttelsesverdige forventninger.²³⁰

Etter mitt syn er det vanskelig å se at denne terskelen kan være oppfylt i et kontraktsforhold som det vi står overfor her. Det er tale om en avtale inngått mellom to profesjonelle parter. Et helt klart utgangspunkt må være at en part som utøver kontraktsfestede rettigheter ikke opptrer illojalt. Partene har valgt å inngå en kontrakt med ubegrenset avbestillingsadgang mot et fastsatt gebyr. Ved å akseptere en slik avbestillingsklausul kan det hevdes at leverandøren ikke har en beskyttelsesverdig forventning om at avbestillingsadgangen er begrenset i slike

handles som ulike rettslige grunnlag, og eksempler på at prinsippet om lojalitet inngår i vurderinger etter avtaleloven § 36. Se henholdsvis Rt-2005-1487 avsnitt 54-56 og Rt-1994-833 s. 842. I litteraturen har *Hov* skrevet at avtaleloven § 36 konsumerer det alminnelige prinsippet om lojalitet i et spørsmål som det vi her står overfor. *Hov* (2002) s. 272-273. *Skoghøy* skriver at avtaleloven § 36 kan sees som et enkeltstående utslag av den alminnelige lojalitetsplikt i kontraktsforhold, og jeg forstår han slik at han forutsetter at det er to separate rettslige grunnlag. *Skoghøy* (1996) s. 108-109. Det synes ikke å være en realitetsforskjell i om spørsmålet vurderes etter det ene eller andre grunnlaget. Mange av de samme momentene vil gjøre seg gjeldende etter begge vurderinger, og begge grunnlagene vil i de fleste tilfeller lede til samme resultat. *Nazarian* (2007) s. 67.

²²⁸ Haaskjold (2013) s. 69. For eksempel kan regelen om at tidsbefrakteren må heve uten ugrunnet opphold ved forsinket levering av skipet i sjøloven § 375 sees som et utslag av prinsippet.

²²⁹ Slik vel også Selvig (1993) s. 333, *Nazarian* (2007) s. 196. Se også Haaskjold (2013) s. 80 med videre henvisning til Rt-1943-649.

²³⁰ *Nazarian* (2007) s. 326.

tilfeller, og bestilleren opptrer da heller ikke klanderverdig. Illustrerende for dette synspunktet er følgende uttalelse fra *Hagstrøm*:

«Nordic law continues to accept that less noble motives do not generally prevent a contractual right from being exercised».²³¹

Dette synspunktet kan også forankres i subsecertepartiernes bakgrunnsrett. En situasjon som har likhetstrekk med spørsmålet som behandles her, er tidsbefrakters hevingsrett der skipet leveres etter kansellerings tiden.²³² Her synes det å være en klar oppfatning i juridisk teori om at hevingsretten kan utøves helt uavhengig av motivasjonen hos befrakteren.²³³ Befrakteren kan med andre ord heve selv om det er klart at forsinkelsen er helt uten betydning for han.²³⁴ For eksempel hvis han ønsker å heve fordi ratene har gått ned, eller bruke hevingstrusselen som et middel til å få presset ned dagraten i det aktuelle tidscertepartiet.²³⁵ Denne problemstillingen er ikke identisk til spørsmålet som drøftes etter NSC artikkel 17, ettersom heving forutsetter at leverandøren ikke leverer skipet i tide. Likevel viser det etter mitt syn at det i tidsbefraktning er akseptert at rettigheter i kontraktsforholdet utøves selv om det motivert av et ønske om å presse ned raten i det aktuelle tidscertepartiet.

Som nevnt innledningsvis er spørsmålet også drøftet i forarbeidene til avbestillingsadgangen i håndverkertjenesteloven § 39. Her ble drøftet om det skulle kreves at bestilleren måtte ha en «grunn til» ikke lenger å ønske tjenesten utført for utøve avbestillingsretten.²³⁶ Et krav om en spesiell motivasjon for å avbestille kontrakten ble imidlertid avvist på bakgrunn av at det var viktig at dette spørsmålet var klart regulert, og ikke ga opphav til skjønnsmessige vurderinger av partenes rettigheter og plikter.²³⁷ Tilsvarende innvendinger kan gjøres for avbestillingsret-

²³¹ Hagstrøm i Zimmermann & Whittaker Good Faith in European Contract Law s. 401. Gjengitt i Nazarian (2007) på s. 199.

²³² Se sjøl. § 375 og den tilsvarende regelen for reisebefraktning i § 348.

²³³ Falkanger (2010) s. 351 og Solvang note 729 til sjøloven § 348 på www.rechtsdata.no. Besøkt 29.05.2014.

²³⁴ Falkanger (2010) s. 351.

²³⁵ L.c.

²³⁶ NOU 1979:42 s. 35.

²³⁷ NOU 1979:42 s. 35. Dette gjaldt selv om utvalget kun foreslo at bestilleren skulle få dekket sine kostnader. Mestad (2010) s. 333. NSC artikkel 17 gir som vi så i avsnitt 5.2 leverandøren krav på mer enn kun kostnader.

ten etter NSC artikkel 17, og for så vidt også for NF og NTK artikkel 17. Hvis det må innfortolkes en begrensning i avbestillingsadgangen der den er motivert av at andre leverandør skal gjøre arbeidet rimeligere, eller for å presse ned prisen i kontrakten, er konsekvensen at man tvinger bestilleren til å motta ytelsen fordi motivasjonen hans ikke er den riktige. Dette åpner etter mitt syn for vanskelige bevisspørsmål og vil kunne være prosessdrivende.

I juridisk teori synes *Kaasen* å mene at betraktninger om lojalitet kan føre til en innskrenkende fortolkning av NF artikkel 17.²³⁸ I drøftelsen henvises det til *Borchsenius* i samme retning og *Tapper* i motsatt retning.²³⁹ Drøftelsene i *Kaasen* og *Borchsenius* synes imidlertid ikke å gjelde helt identiske spørsmål. *Kaasen* drøfter situasjonen der bestilleren avbestiller *hele* kontrakten for å få den utført rimelige hos en annen leverandør. *Borchsenius* mener at det kan være illojalt å la bestilleren avbestille *dyre deler* av en kontrakt samtidig som leverandøren skal utføre de *billige delene*, og at dette kan føre til at kontrakten må fortolkes innskrenkende.²⁴⁰ *Tapper* drøfter spørsmålet for fabrikkasjonskontrakter forut for NF, og mener at den ubetingede ordlyden sannsynligvis må være avgjørende.²⁴¹

Mestad mener at en bestiller står fritt til å avbestille også der leverandøren etter kontrakten ikke har krav på å få erstattet sitt fulle tap, men at det bør trekkes en grense der det avbestilles for å forhandle ned prisen på en inngått kontrakt.²⁴²

Etter min vurdering er det ikke grunnlag for å innfortolke slike begrensninger i NSC artikkel 17 på et *generelt grunnlag* slik som noen forfattere gir uttrykk for. Det utelukker ikke at det kan tenkes å oppstå *spesielle situasjoner i konkrete kontraktsforhold* der avbestilling vil måtte karakteriseres som illojal. For eksempel kan man se for seg at skipet som skal benyttes bygges og spesialtilpasses for den konkrete kontrakten, og det er forutsatt et langvarig samarbeid mellom partene (kontrakten er for eksempel ikke på 24 måneder, men 84 måneder). Hvis bestilleren i kontraktsforhandlingene har fått redusert avbestillingsgebyret leverandøren har krav på ved å kreve artikkel 17.3 b) fjernet, vil det fra leverandørens side enn mer fremstå som illojalt.

²³⁸ *Kaasen* (2006) s. 466-467.

²³⁹ *Ibid.* s. 467 note 232.

²⁴⁰ *Borchsenius* (1989) s. 83.

²⁴¹ *Askheim* (1983) s. 146.

²⁴² *Mestad* (2010) s. 336.

Konklusjonen er at bestillerens avbestillingsadgang som den helt klare hovedregel gjelder der avbestillingen kun er motivert at et ønske om å få utført arbeidet billigere hos en annen leverandør eller for å få presset ned dagraten.

5.6 Oppsummering

I dette kapittelet har vi for det første sett at ordlyden i artikkel 17 reiser spørsmål om hvordan bestemmelsen forholder seg til de andre regelsettene i NSC som gir bestilleren adgang til å endre kontraktsperioden. Slik jeg tolker bestemmelsen kan artikkel 17, i subseacertepartiene, kun benyttes til å avbestille den *resterende* kontraktsperioden. I lys av forholdet til suspensjonsreglene kan det stilles spørsmål ved om den åpne ordlyden i artikkel 17 er heldig i subseacertepartiene. Kanskje er en ordlyd tilsvarende Supplytime klausul 31 a) mer tilpasset kontraktsforholdet. I lys av forholdet til endringsreglene er det uheldig at begge regelsett synes å regulere reduksjon i arbeidsomfang.²⁴³ Det kan derfor være hensiktsmessig å presisere forholdet mellom de ulike regelsettene klarere i kontrakten.

I kapittelet har vi for det andre sett at det ikke på generelt grunnlag kan innfortolkes en begrensning i artikkel 17 der avbestillingsadgangen benyttes for å få en annen leverandør til å utføre arbeidet eller for å presse ned raten i kontrakten. Det kan tenkes spesielle situasjoner der løsningen bør være en annen.

I et overordnet perspektiv er det interessant at NSC er tenkt benyttet på fabrikkkontrakter, der avbestillingsrett er det naturlige utgangspunktet, og er en grunnleggende rett for naturalkreditor. Etter subseacertepartiens bakgrunnsrett er utgangspunktet derimot at naturalkreditor *ikke* har en avbestillingsrett. Forskjellen mellom å basere kontraktsforholdet på et certepartiformular og på NSC blir imidlertid ikke særlig stor. Dette skyldes at et alternativt kontraktsformat som Supplytime 2005 inneholder en liknende diskresjonær avbestillingsadgang mot et standardisert gebyr. Vurdere man situasjonen etter sjøloven, ser man at differansen mellom et erstatningsoppgjør for den positive kontraktsinteressen med fradrag for nye inntekter, og et standardisert gebyr slik som i NSC, ikke behøver å bli særlig stor.

²⁴³ Denne innvendingen gjelder også for subseaentreprisene.

6 Kontraktsperioden ved oppfyllelseshindringer

6.1 Innledning

I dette kapitlet skal jeg undersøke hvordan oppfyllelseshindringer kan påvirke kontraktsperioden i subseacertepartier.

Med oppfyllelseshindringer mener jeg at det inntreffer forhold som forhindrer en normal oppfyllelse av kontrakten. Dette omfatter forhold som skyldes partene selv, for eksempel der skipet synker som følge av uaktsom navigering, men også ytre forhold, for eksempel der arbeidet forhindres av dårlig vær eller force majeure. Til forskjell fra drøftelsene i kapittel 3,4 og 5 ser jeg her ikke på bestillerens adgang til å kreve kontraktsperioden endret. Det er imidlertid en sammenheng mellom problemstillingene i dette kapitlet og drøftelsene i de foregående. Eksempelvis så vi i avsnitt 3.3 at dårlig vær kan foranledige et ønske hos bestilleren om å forlenge kontraktsperioden. Videre kan en force majeure-situasjon foranledige et ønske om å avslutte kontraktsperioden før den utløper. I dette kapitlet skal jeg imidlertid ikke undersøke slike sammenhenger, men jeg skal se på hvordan oppfyllelseshindringer *i seg selv* kan påvirke kontraktsperioden.

Problemstillingene som skal drøftes er delt opp i to. Først ser jeg på hvilke konsekvenser dårlig vær og force majeure kan få for kontraktsperioden i subseacertepartiene. Deretter ser jeg på hvordan kontraktsperioden påvirkes hvis skipet går tapt eller ikke lar seg reparere.

Den første problemstillingen reguleres av NSC artikkel 4.7 og 28 som gjelder henholdsvis «Weather Downtime» og «Force majeure». NSC bygger på det som kan kalles et fabriks- eller entrepriserettslig utgangspunkt, som er at naturalkreditor skal fullføre det avtalte arbeidet til avtalt tid, uten hensyn til at det inntreffer oppfyllelseshindringer, med mindre noe annet følger av kontraktens bestemmelser.²⁴⁴ NSC artikkel 4.7 og 28 er eksempler på slike unntak. Felles for begge bestemmelsene er at de blant annet gir leverandøren mulighet til å

²⁴⁴ Kaasen (2006) skriver på s. 223 om NF: «Kontrakten bygger på den grunnleggende betraktning at leverandøren har risikoen for fremdriften med mindre det foreligger forhold som ifølge kontrakten innebærer at selskapet [bestiller] har den». Se Sandvik (1966) s. 106-107 for det entrepriserettslige utgangspunktet.

kreve «Contract Schedule» endret etter NSC artikkel 12-16. Ved at endringsreglene aktualiseres står man overfor to såkalte utradisjonelle endringssituasjoner.²⁴⁵ En slik endring vil i subseacertepartiene kunne bestå i at ferdigstillestidspunktet utsettes. I kapittel 3 ble det redegjort for at henvisningen til at «Contract Schedule» kan endres, kan forstås som at kontraktsperioden kan endres i subseacertepartiene.

Ved force majeure gir artikkel 28, i tillegg til en mulighet til å kreve endringer i «Contract Schedule», også begge parter hevingsrett dersom situasjonen er langvarig.

Adgangen til å kreve endringer i «Contract Schedule» i artikkel 4.7 og artikkel 28 reiser prinsipielt de samme spørsmålene. Av denne grunn drøftes spørsmålet felles i avsnitt 6.2.1. Deretter ser jeg på adgangen til å heve kontrakten ved langvarig force majeure i avsnitt 6.2.2.

Situasjonen der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere, er ikke uttrykkelig regulert i NSC, og har ikke vært regulert i vedleggene i kontraktene jeg har undersøkt. I en slik situasjon vil ikke leverandøren ha mulighet til å oppfylle kontrakten med den spreaden som kontrakten navngir. Dette reiser flere problemstillinger som drøftes i avsnitt 6.3.

6.2 Kontraktsperioden ved weather downtime og force majeure

6.2.1 Adgangen til å kreve endringer i «Contract Schedule» ved weather downtime og force majeure

Problemstillingen er hvordan dårlig vær og force majeure kan påvirke kontraktsperioden i subseacertepartiene.

Reguleringen av det som kan kalles kvalifisert dårlig vær (omtalt i kontrakten som «Weather Downtime») er et særtrekk ved NSC sammenliknet med NF og NTK, og det som følger av

²⁴⁵ En annen utradisjonell endringssituasjon finner man i NSC artikkel 6.1 fjerde ledd som gir endringsreglene anvendelse der leverandøren påføres forsinkelse eller økte kostnader som følge av «...soil and seabed conditions, unless Contractor has failed to take due account of the information about soil and seabed set out in Specifications». Ettersom leverandøren i subseacertepartiene normalt ikke utfører arbeid som vil forhindres av slike forhold drøftes bestemmelsen ikke her. Synspunktene som anføres for anvendelse av bestemmelsene om dårlig vær og force majeure i avsnitt 6.2 vil imidlertid også ha gyldighet for NSC artikkel 6.1 fjerde ledd.

alminnelige fabrikkasjons- og entrepriserettslige regler.²⁴⁶ Weather downtime reguleres i NSC artikkel 4.7 som lyder slik:

«In the event the Work is prevented as a consequence of Weather Downtime, then Contractor is entitled to be paid during the period of delay in accordance with the rates set out in Exhibit B - Compensation. In addition, Contractor may be entitled to an adjustment of the Contract Schedule in accordance with the provisions of Art. 12 to 16. Such adjustment shall reflect the consequences of the delay caused to Contractor by such Weather Downtime.»

«Weather Downtime» er definert slik i NSC artikkel 1 ff): «Weather Downtime means a period of time when the progress of the Work is prevented solely due to adverse weather conditions in excess of the capabilities of the Spread». For å fastslå om en situasjon kvalifiseres som weather downtime må to forhold undersøkes. Først må man fastslå hva slags vær spreaden skal kunne arbeide i, noe som angis i vedleggene. For det andre må det fastslås at været er dårligere enn dette.²⁴⁷

I subseaentreprisene innebærer bestemmelsen at bestilleren har vederlagsrisikoen der arbeidet forhindres av kvalifisert dårlig vær, og at dårlig vær kan føre til at ferdigstillestidspunktet utsettes. Uten bestemmelsen ville leverandøren kunne ha kommet i forsinkelsesmislighold dersom arbeidet ikke ble fullført i tide på grunn av dårlig vær. Bakgrunnen for bestemmelsen er at leverandøren ikke behøver å prise inn risikoen for at dårlig vær skal påvirke arbeidet, en risiko som ikke nødvendigvis vil materialisere seg.²⁴⁸

Force majeure er regulert i NSC artikkel 28 og er definert i NSC artikkel 1 q), som er identisk med NF artikkel 1.8. Det avgrenses mot en redegjørelse for force majeure-begrepet i kontrak-

²⁴⁶ Se også redegjørelsen i avsnitt 2.5.2.

²⁴⁷ Se Alme (2010) s. 120 flg. en redegjørelse for ulike spørsmål knyttet til anvendelsen av NSC artikkel 4.7 i subseaentrepriser.

²⁴⁸ Ibid. s. 131.

ten, ettersom NF artikkel 1.8 er godt dekket i litteraturen.²⁴⁹ Den relevante bestemmelsen for drøftelsene i dette avsnittet er artikkel 28.3 tredje ledd, som lyder slik:

«Without undue delay after the Force Majeure situation has ended, Contractor shall present to Company its proposed adjustment of the Contract Price and/or Contract Schedule in accordance with the provisions of Art. 12 to 16. Any adjustment to the Contract Schedule shall be made with due regard to the delay caused to Contractor by the Force Majeure situation.»

I subseantreprisene er det klart at denne bestemmelsen kan føre til at ferdigstillestidspunktet utsettes, og justering av fremdriftsplanen i lys av den forsinkelse som oppstår kan hevdes å være den mest praktiske virkning av force majeure i slike kontrakter.²⁵⁰

Spørsmålet som skal drøftes her er hvorvidt henvisningen til at «Contract Schedule» kan endres i artikkel 4.7 og 28.3 tredje ledd innebærer at kontraktsperioden kan *forlenges* i subseantepartiene.²⁵¹ Ettersom leverandøren ikke skal utføre et bestemt arbeid i disse kontraktene er det bestilleren som vil ha det største behovet for å forlenge kontraktsperioden, idet han i perioder med dårlig vær og force majeure ikke mottar noen ytelse.

Den første problemstillingen er derfor om *bestilleren* kan kreve kontraktsperioden forlenget etter artikkel 4.7 og 28.3 tredje ledd.

Dette må klart besvares benektende. I artikkel 4.7 står det at «Contractor may be entitled to an adjustment». I artikkel 28.3 tredje ledd heter det at «Contractor shall present its proposed adjustment... to the Contract Schedule», og at endringen skal skje med «due regard to the delay caused to Contractor». Adgangen til å kreve endring i «Contract Schedule» er dermed klart en

²⁴⁹ Se f.eks. Kaasen (2006) s. 710 flg. Definisjonen svarer i hovedsak til det man fant i forgjengerne til NF 92. Kaasen (2006) s. 710. Av denne grunn er også fremstillingene i Mestad (1991) s. 241 flg. og Borchsenius (1989) s. 179 flg. relevante.

²⁵⁰ Det er i hvert fall tilfelle i fabrikkkontrakter basert på NF og NTK. Kaasen (2006) s. 709.

²⁵¹ Forholdet mellom bestemmelsene synes ikke å være avklart i NSC, og det kan tenkes at ekstraordinært dårlig vær kvalifiserer som force majeure, selv om det skal svært mye til. For problemstillingen er det ikke betydning å ta stilling til dette her. Se Mestad (1991) s. 312 flg. for en diskusjon om den nedre grensen for force majeure ved «naturhendingar».

rettighet for leverandøren.²⁵² Bestilleren kan ikke kreve kontraksperioden forlenget etter artikkel 4.7 og 28.3 tredje ledd.

Dette samsvarer med løsningen i bakgrunnsretten. Her er utgangspunktet at tidsbefrakteren ikke kan legge til tid som går tapt for han uten særlig hjemmel.²⁵³ Han har dermed ikke rett til å forlenge kontraksperioden med tid som han ikke får utnyttet skipet på grunn av dårlig vær eller force majeure.

Den neste problemstillingen er om *leverandøren* kan kreve kontraksperioden forlenget.

For at leverandøren skal ha krav på endring i «Contract Schedule» ved dårlig vær må arbeidet forhindres utelukkende av dårlig vær og værforholdene må overstige en viss terskel.

For at leverandøren skal ha krav på endring i «Contract Schedule» ved force majeure er det et vilkår at det har inntruffet en force majeure-situasjon, noe som må avgjøres etter en tolkning av NSC artikkel 1 q).

At det har inntruffet en force majeure-situasjon, eller at været er dårlig, er imidlertid ikke tilstrekkelig for at det skal foretas en endring i «Contract schedule». Ifølge artikkel 4.7 andre punktum *kan* leverandøren være «entitled to an adjustment» etter endringsreglene, og endringen «shall reflect the consequences of the delay caused to Contractor». Etter artikkel 28.3 skal endringen gjøres med «...due regard to the delay caused to Contractor by the Force Majeure situation».

Det avgjørende er dermed å fastlegge hvilken *forsinkelse* leverandøren påføres ved force majeure og dårlig vær. Hva kontrakten forstår med forsinkelse defineres ikke i artikkel 1. Derimot følger det av artikkel 24.1 at «delay occurs when Work prescribed in Exhibit C - Contract Schedule has not been completed in accordance with the Contract by a penalty milestone».

²⁵² På tilsvarende vis som i artikkel 18.4 som ble drøftet i avsnitt 4.2. I artikkel 4.7 og 28.3 tredje ledd kommer det klarere til uttrykk at adgangen til forlengelse er en rettighet for leverandøren, ikke for bestilleren.

²⁵³ Michelet (1997) s. 179.

Som det ble redegjort for i avsnitt 2.4.1 er ikke leverandørens arbeidsutførelse dagmulksanksjonert i subseacertepartiene. Det vil dermed ikke kunne inntre en forsinkelse slik det er definert i artikkel 24.1. Når endringen i «Contract Schedule» etter artikkel 4.7 og 28.3 skal reflektere forsinkelsen som leverandøren påføres ved dårlig vær vil det ikke være grunnlag for å justere kontraktsperioden etter bestemmelsene.

Vilkåret for forlengelse av kontraktsperioden gjennom artikkel 4.7 og 28.3 er derfor ikke oppfylt i subseacertepartiene. Dette støttes av reelle hensyn og formålsbetraktninger.

At leverandøren har en rett til å kreve endringer i fremdriftsplanen er naturlig i subseaentreprisene idet forpliktelsen til å utføre arbeidet består selv om det inntre oppfyllelseshindringer. Perioder med dårlig vær og force majeure påvirker imidlertid muligheten til å overholde fremdriftsplanen, og leverandøren risikerer å måtte betale dagmulkt. Fra dette kan det utledes at formålet med bestemmelsene er å kompensere leverandøren i tid for forsinkelse forårsaket av oppfyllelseshindringene. I subseacertepartiene har ikke *leverandøren* et behov for slik tidsmessig kompensasjon ettersom han ikke skal nå et ferdigstillestidspunkt. Når oppfyllelseshindringene ikke påvirker leverandørens mulighet til å nå en dagmulksanksjonert ferdigstillellesdato, og han som vi skal se nedenfor som oftest heller ikke får redusert sitt vederlag, er det få gode grunner til at han skal kunne kreve at kontraktsperioden forlenges.

Etter bakgrunnsretten kan ikke bortfrakteren kreve kontraktsperioden forlenget ved dårlig vær eller force majeure.

Konklusjonen er at dårlig vær og force majeure ikke kan forlenge kontraktsperioden i subseacertepartiene.

I tillegg til at bestemmelsene kan benyttes til å endre «Contract Schedule» i subseaentreprisene, forutsettes de å kunne påvirke leverandørens vederlag. Jeg vil derfor kort se på hvordan vederlaget vil påvirkes i subseacertepartiene.

Artikkel 4.7 gir leverandøren krav på «the rates set out in Exhibit B» ved dårlig vær. I subseaentreprisene basert på fastpris innebærer dette at han kan få et tidsbasert tilleggsvederlag. I subseacertepartiene er *normalsituasjonen* at leverandøren får et dagratebasert vederlag, og

setningen er således uten betydning. Den ville fått betydning hvis det var angitt en egen rate for dårlig vær, men dette har ikke vært angitt i kontraktene jeg har undersøkt.²⁵⁴

Ved force majeure er det mer usikkert hva de økonomiske konsekvensene blir i subseacertepartiene. Man kan tenke seg at en force majeure-situasjonen *rammer spreaden* (den blir for eksempel skadet av ekstraordinær stor bølge), slik at den ikke lenger er i operasjonsdyktig tilstand. Da vil spreaden være i breakdown, noe som er naturlig da forutsetningen for å opptjene dagraten ikke er tilstede.²⁵⁵ Motsetningsvis kan man tenke seg at force majeure-situasjonen ikke rammer spreaden, men at den kun *forhindrer arbeidets utførelse*. For eksempel dersom et større oljeutslipp fører til at leverandøren ikke kan utføre subseaarbeider i et område. I en slik situasjon vil spreaden være i operasjonsdyktig tilstand, og leverandøren vil i utgangspunktet ha krav på dagrate da han oppfyller normalforutsetningen for vederlagsopptjening.

En slik fordeling av vederlagsrisikoen ved force majeure kan sies å være utgangspunktet i standard tidscertepartier og etter sjøloven. Her er disposisjonsstillelse av et operasjonsdyktig skip en forutsetning for å opptjene tidsfrakten. En force majeure-situasjon som rammer skipet vil dermed normalt sette det off-hire, men partene kan naturligvis avtale andre løsninger.²⁵⁶

I subseacertepartiene gir en tolkning av breakdownbestemmelsene i vedleggene det samme utgangspunktet. Samtidig synes ordlyden i NSC artikkel 28.3 å gi leverandøren et krav på dagrate også der force majeure-situasjonen forhindrer disposisjonsstillelse av en operasjonsdyktig spread. Bestemmelsen lyder slik:

²⁵⁴ I kontraktsmaterialet har jeg funnet ett subseacerteparti med såkalt «waiting on tide or weather»- rate. Denne kontrakten gjaldt inspeksjonstjenester, men var ikke basert på NSC. «Værrater», «Waiting on weather-rate», «Weather-rate» eller bare «venterate» finnes ofte i riggkontrakter. Krokeide (1977b) s. 4 og Sollund (2010) s. 247.

²⁵⁵ Eller «off-hire» med en betegnelse fra tidsbetraktningsretten. Se drøftelsene i avsnitt 2.5.1.

²⁵⁶ I standard tidscertepartier er ofte hendelser som kunne ha kvalifisert som force majeure etter NSC artikkel 1 q) uttrykkelig nevnt som off-hire begivenheter (for eksempel streik og brann). Se Supplytime 2005 klausul 13 og NYPE 93 klausul 17. Forbeholdet «normalt skyldes at det i f.eks. Supplytime 2005 klausul 13 a) ii) gjøres unntak for «quarantine or risk of quarantine», som vel kan tenkes å kvalifisere som force majeure, og at klausul 13 a) iv) om «detention in consequence of being driven into port or to anchorage through stress of weather» også kan sees som force majeure i visse ekstraordinære situasjoner.

«If Company invokes Force Majeure, Art. 18.1 shall apply and the Contract Price shall be adjusted in accordance with Art. 18.2, first paragraph and second paragraph item b), c) and d). The same applies after 7 Days when Contractor invokes Force Majeure.»

De økonomiske konsekvensene av force majeure kobles her inn på reglene som gjelder ved suspensjon etter artikkel 18.²⁵⁷ I subseaentreprisene basert på fastpriser får leverandøren gjennom bestemmelsen krav på et tidsbasert tilleggsvederlag.²⁵⁸ I subseacertepartiene skal dagraten som gjelder ved suspensjon komme til anvendelse ved force majeure. Dersom det ikke er angitt en suspensjonsrate i kontrakten vil det tilsvare den ordinære dagraten.

Én mulig forståelse av bestemmelsen er at leverandøren har krav på dagraten som gjelder ved suspensjon, uansett om force majeure-situasjonen rammer spreaden eller ikke. Leverandøren vil da ha krav på dagrate uten at han oppfyller normalforutsetningen for vederlag. For eksempel vil han ha krav på dagrate i en periode spreaden er til reparasjon etter å ha blitt skadet i en force majeure-situasjon. Hvis denne forståelsen er korrekt vil subseacertepartiene på dette punktet ha størst likhetstrekk med riggkontrakter. Her har naturaldebitor ofte har krav på en fastsatt dagrate ved force majeure.²⁵⁹

En annen forståelse av artikkel 28.3 er at den gir krav på dagraten som gjelder ved suspensjon, så lenge de normale forutsetningene for vederlagsopptjening er oppfylt. Da vil leverandøren ha krav på dagraten så lenge spreaden stilles til bestillerens disposisjon i operasjonsdyktig tilstand. En slik forståelse vil innebære at leverandøren kun har krav på dagraten der force majeure-situasjonen forhindrer utførelsen av *arbeidet*.

Ordlyden trekker etter min oppfatning i retning av at den første forståelsen er den korrekte. Det avgrenses mot en videre drøftelse av dette spørsmålet.²⁶⁰

²⁵⁷ Se kapittel 4 om suspensjon.

²⁵⁸ Annerledes i NF og NTK der utgangspunktet er at partene bærer sine egne omkostninger, men leverandøren har krav på å få dekket noen spesifiserte kostnader, jfr. NF og NTK artikkel 28.3.

²⁵⁹ Krokeide (1977b) s. 4 og 10, Beyer (1975) s. 180-181 og Sollund (2010) s. 247.

²⁶⁰ Et annet spørsmål er hvordan «the same applies after 7 days when the Contractor invokes Force Majeure» skal forstås. Har leverandøren da overhodet ikke krav på dagrate i syv dager eller gjelder den ordinære dagraten i disse dagene? Videre oppstår det problemstillinger der det er angitt flere suspensjonsrater avhengig

6.2.2 Særlig om hevingsretten ved langvarig force majeure

NSC artikkel 28.4 gir begge parter rett til å heve kontrakten ved langvarig force majeure, og lyder slik:

«If a Force Majeure situation lasts without interruption for 60 Days or more, then Company shall have the right to cancel the Contract. If a Force Majeure situation lasts without interruption for 180 Days or more then Contractor shall have the right to cancel the Contract by notice to Company.»

Bestemmelsen bygger på NF artikkel 28.4 og NTK artikkel 28.5, men det er noen forskjeller. Én forskjell er at bestilleren i NSC har hevingsrett allerede etter 60 dager mens det i NF artikkel 28.4 og NTK artikkel 28.5 er en gjensidig hevingsrett etter 180 dager. En annen forskjell er at NF og NTK også gir hevingsrett der det er «klart at forsinkelsen» vil vare i den beskrevne tidsperioden. Her omfattes med andre ord også hevingsrett ved antasert langvarig force majeure.

I juridisk teori om den tilsvarende bestemmelsen i NF har det vært diskutert hva som menes med en force majeure-situasjon.²⁶¹ Uttrykket kan tolkes slik at selve force majeure-hindringen må bestå i de angitte dagene, eller som at avbruddet eller forsinkelsen som forårsakes av force majeure-situasjonen må vare i 180 dager.²⁶² For eksempel vil et jordskjelv vare i kort tid, men det kan forårsake et avbrudd eller forsinkelse på mer enn de angitte dagene.²⁶³ Det synes mest nærliggende å tolke bestemmelsen slik at det er avbruddet eller forsinkelsen, og ikke hindringen som må vare i de påkrevde dagene.²⁶⁴

Utover dette synes ikke hevingsretten å by på særskilte tolkningsspørsmål i subseacertepartiene. Regelen er klar; leverandøren har rett til å kansellere kontrakten hvis en force majeure-

av hvor raskt leverandøren plikter å remobilisere. Hvilken rate skal da komme til anvendelse i en force majeure-situasjon?

²⁶¹ Kaasen (2006) s. 731, Borchsenius (1989) s. 189 og Mestad (1991) s. 251

²⁶² Kaasen (2006) s. 731.

²⁶³ L.c.

²⁶⁴ Kaasen (2006) s. 731. Mestad (1991) synes å mene det samme idet han på s. 251 skriver at det sentrale må være at «framdrifta av det totale arbeidet under kontrakten blir forseinka i 180 dager». Annerledes Borchsenius (1989) s. 189.

situasjon forårsaker et avbrudd sammenhengende i 180 dager eller mer, og bestilleren har en tilsvarende rett til å heve kontrakten etter 60 dager.

Et interessant aspekt ved anvendelse av bestemmelsen i subseacertepartiene er at begrunnelsen for å ha en hevingsrett for *leverandøren* ved langvarig force majeure ikke nødvendigvis er den samme som i subseaentreprisene.

I de sistnevnte subseakontraktene er det naturlig å gi leverandøren en hevingsrett ved langvarig force majeure ettersom plikten til å utføre arbeidet består, til tross for at oppfyllelsen av kontrakten utsettes. Virkningen av langvarig force majeure kan dermed være at leverandøren må oppfylle kontrakten på et langt senere tidspunkt enn partene opprinnelig hadde planlagt. Dette kan føre til at han får problemer med å oppfylle etterfølgende kontrakter, og derfor gis han rett til å heve kontrakten.

I subseacertepartiene var konklusjonen i avsnitt 6.2.1 at force majeure ikke kan føre til at kontraktsperioden forlenges. Hensynet til etterfølgende kontrakter kan derfor ikke begrunne en hevingsrett for leverandøren. Hvor godt begrunnet en hevingsrett ved langvarig force majeure er, henger etter mitt syn sammen med hvilket vederlag leverandøren har krav på i en slik situasjon.

Hvis artikkel 28.3 tolkes slik at leverandøren har krav på dagraten som gjelder ved suspensjon også der force majeure-situasjonen rammer spreaden, synes en hevingsrett etter 180 dager ikke å være godt begrunnet. En slik tolkning av artikkel 28.3 innebærer at force majeure har få økonomiske konsekvenser for leverandøren. Som nevnt i avsnitt 6.2.1 vil subseacertepartiene her ha likhetstrekk med riggkontrakter der naturaldebitor ofte får betalt en egen rate ved force majeure. I riggkontrakter er det imidlertid som oftest *naturalkreditor* (operatøren) som har rett til å heve ved langvarig force majeure, noe som er naturlig da naturaldebitor får betalt rate i perioden.²⁶⁵ Ved denne tolkningen av vederlagsbestemmelsen i NSC artikkel 28.3 stilles dermed leverandøren i subseacertepartiene bedre enn naturaldebitor i riggkontraktene med

²⁶⁵ Beyer (1975) s. 335. «Som hovedregel er kanselleringsretten ved langvarig ‘force majeure’ en opsjon i operatørens favør. Ensidedigheten må sees på bakgrunn av at boreentreprenøren har krav på tidsleie som er ment å skulle gi dekning for de faktiske driftsutgifter».

hensyn til hevingsadgangen. Det kan imidlertid innvendes at leverandørens hevingsrett ikke vil få særlig stor betydning i en slik situasjon da bestilleren kan heve allerede etter 60 dager.

Tolkes artikkel 28.3 slik at leverandøren kun har krav på dagrate så lenge force majeure-situasjonen ikke rammer spreaden, vil leverandøren ha et større behov for en hevingsrett. I en slik situasjon kan hevingsretten etter 180 dager til og med hevdes å være svært streng mot leverandøren.

Reguleringen i Supplytime 2005 klausul 31 vi) kan benyttes til sammenlikning. Denne har følgende ordlyd:

«If a force majeure condition as defined in Clause 32 prevents or hinders the performance of the Charter Party for a period exceeding 15 consecutive days from the time at which the impediment causes the failure to perform if notice is given without delay or, if notice is not given without delay, from the time at which notice thereof reaches the other party.»

Her gis partene rett til å heve kontrakten allerede etter 15 dager. Hvorvidt bortfrakteren har krav på vederlag i force majeure-situasjonen må vurderes etter en tolkning av off-hirereguleringen i klausul 13. Normalt vil en force majeure-hendelse som rammer skipet sette det off-hire etter denne bestemmelsen.²⁶⁶

Sammenliknes reguleringen i NSC artikkel 28.4 med Supplytime 2005 klausul 31 vi) ser man at tolkningen av vederlagsreguleringen i NSC artikkel 28.3 har stor betydning for virkningen av hevingsrettsbestemmelsen i subseacertepartiene. Hvis leverandøren i subseacertepartiene har krav på dagrate ved force majeure uansett om spreaden rammes, vil reguleringen i NSC være fordelaktig for leverandøren. Tolkes NSC artikkel 28.3 derimot slik at leverandøren ikke har krav på dagrate hvis spreaden rammes, er reguleringen i Supplytime 2005 mer fordelaktig for leverandøren.

I andre standard tidscertepartier er det ikke vanlig at force majeure gir rett til å heve kontrakten, slik som i NSC artikkel 28 eller Supplytime 2005. Ofte finnes «exception»-klausuler eller

²⁶⁶ Se note 256 over.

«Act of God»-klausuler. Slike klausuler fritar partene for ansvar hvis oppfyllelse av kontrakten forhindres av en av de i klausulen opplistede situasjoner, men de vil ikke være bortfallsgrunn for certepartiet.²⁶⁷

Sjøloven inneholder ingen samlet regulering av force majeure. Enkelte særskilte hendelser, som normalt vil kvalifisere som force majeure i NSC, vil være bortfallsgrunn for tidscertepartiene. Se som eksempel sjøl. § 394 om «krig eller krigslignende forhold» og § 393 første ledd annet punktum om «rekvisisjon eller liknende inngrep». I rettspraksis finnes det også eksempler på at læren om bristende forutsetninger kan supplere både tidscertepartiens og sjølovens reguleringer og være bortfallsgrunn for certepartiet.²⁶⁸

6.3 Kontraktsperioden der spreaden går tapt eller ikke kan repareres

Problemstillingen i dette avsnittet er hvordan kontraktsperioden påvirkes hvis spreaden går tapt eller ikke lar seg reparere.

Situasjonen som skal drøftes er altså at leverandøren ikke kan oppfylle med fartøyet som er beskrevet og navngitt i kontrakten.

Det kan tenkes ulike kontraktsreguleringer av en slik situasjon. Én mulig løsning er at leverandøren har en plikt til å skaffe et fartøy som kan utføre jobben. Dette vil være gunstig sett fra bestillerens side ettersom han da kan få dekket det arbeidsbehovet som kontrakten er ment å dekke. Hvis leverandøren ikke skaffer et nytt fartøy kan det utgjøre et pliktbrudd, som bestilleren kan kreve erstatning for avhengig av hvordan plikten er formulert. Alternativt kan leverandøren ha en rett, men ingen plikt, til å sette inn et nytt fartøy. Dette vil for det første gi leverandøren mulighet til å opptjene dagraten. For det andre kan det tenkes at bestilleren gjør misligholdsbeføyelser gjeldende mot at den første spreaden ikke leveres i henhold til kontrak-

²⁶⁷ Se som eksempel NYPE 93 klausul 21, BIMCHEMTIME 2005 klausul 45. Se Michelet (1997) s. 444 og Bråfelt (2008) s. 252 for en nærmere redegjørelse for temaet.

²⁶⁸ Se for eksempel ND 1918.319 «Norden» der stenging av Panamakanalen på grunn av skred medførte at et certeparti, som forutsatte en reise gjennom kanalen, bortfalt. Se nærmere om dommen i Bråfelt (2008) s. 276.

ten og at leverandøren setter inn et nytt fartøy for å begrense eventuelle krav fra bestilleren. En tredje mulighet er at det verken foreligger en rett eller plikt til å sette inn et nytt fartøy. I så fall er det spørsmålet om de økonomiske konsekvensene av at den opprinnelige spreaden går tapt eller ikke lar seg reparere som er av interesse for partene.²⁶⁹

I lys av at subseacertepartiene ofte gjelder svært spesialiserte fartøy vil dette økonomiske aspektet sannsynligvis være av størst praktisk betydning for partene. Det vil kunne være tilnærmet umulig å skaffe ett nytt skip på kort varsel. Hvorvidt leverandøren har en plikt eller rett til å sette inn et nytt fartøy blir da et teoretisk spørsmål. Det er imidlertid nær sammenheng mellom spørsmålet om plikt eller rett til å sette inn et nytt fartøy og det økonomiske oppgjøret. Hvis leverandøren har en plikt til å skaffe et nytt fartøy kan det være erstatningsbetingende at han ikke gjør det. Kanskje har han et annet skip på en annen kontrakt som bestilleren krever at han må sette inn, og hvis han ikke gjør det anfører bestilleren at det er et forsettlig kontraktsbrudd, noe som kan få betydning for erstatningsoppgjøret. Dersom leverandøren har en rett til å sette inn et nytt fartøy kan han som nevnt begrense et eventuelt erstatningsansvar. Spørsmål om det økonomiske oppgjøret faller utenfor drøftelsen i dette avsnittet.

Det som skal behandles er dermed om leverandøren har en rett eller plikt til å stille med en ny spread etter at den opprinnelige har gått tapt eller ikke lar seg reparere. Spørsmålet er ikke særskilt regulert i NSCs generelle vilkår, og i kontraktene jeg har sett på har det ikke vært særskilt regulert i vedleggene.²⁷⁰ Strukturen i dette avsnittet blir derfor annerledes enn i tidligere drøftelser, da det ikke er behov for å redegjøre for subseaentreprisene først. Hvilken betydning det får at spreaden går tapt eller ikke lar seg reparere i disse subseakontraktene drøftes kort etter at subseacertepartiene er behandlet.

²⁶⁹ For eksempel i form av spørsmål om bestilleren kan kreve erstatning for kostnadene ved å kontrahere inn en ny leverandør eller om leverandøren må betale dagmulkt dersom spreaden går tapt før levering.

²⁷⁰ I kontraktsmaterialet har jeg funnet to eksempler på kontrakter som pålegger leverandøren en plikt til å skaffe et nytt fartøy. I et subseacerteparti som ikke er basert på NSC, men på et liknende fabrikkasjonsformat, hadde leverandøren en plikt til å etter best evne fremskaffe et nytt fartøy. I tillegg har jeg i ett sett med generelle vilkår som er tenkt benyttet på subseaentrepriser funnet en plikt til å «supply a substitute vessel». Vilkårene er ikke basert på NSC, men er utarbeidet av et oljeselskap.

I sjøloven finner man en regulering av situasjonen der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere i § 393 og jeg finner det naturlig å ta utgangspunkt i denne bestemmelsen. Sjøloven § 393 lyder slik:

«Går skipet tapt eller blir uistandsettelig, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.»

Blir skipet borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, skal tidsfrakt betales for 24 timer etter siste underretning om skipet.»²⁷¹

Etter bestemmelsen faller *kontrakten bort* dersom skipet går tapt eller blir uistandsettelig²⁷². At kontrakten faller bort betyr ikke at befrakter er avskåret fra å kreve erstatning. Dette følger av sjøl. § 384 som gir befrakter et krav på erstatning, hvis det at skipet går tapt eller blir uistandsettelig skyldes «... feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen tidsbortfrakteren svarer for».

At kontrakten faller bort innebærer at bortfrakter verken har en rett eller plikt til å sette inn et nytt skip.²⁷³ I tidscertepartier avsluttes dermed kontraktsperioden i en slik situasjon. Bestemmelsen illustrerer at tidscertepartier bygger på en forutsetning om at skipet skal være i behold i hele kontraktsperioden, og at forutsetningen svikter der skipet går tapt eller blir uistandsettelig.²⁷⁴ Reguleringen kan derfor sees som en lovfesting av den alminnelige læren om bristende

²⁷¹ Tilsvarende regulering finner man for reisebefraktningskontrakter i sjølovens § 350.

²⁷² Uistandsettelig er definert i sjøloven § 10: «Som uistandsettelig anses et skip. 1) når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til, 2) når det ikke er istandsetting verd fordi verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert stand». I NOU 2012:10 'Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven' er uttrykket foreslått erstattet med at skipet «anses for ikke å kunne repareres». Noen realitetsendring er ikke tilsiktet. Se NOU 2012:10 s. 124.

²⁷³ NOU 1993:36 s. 94.

²⁷⁴ Bråfelt (2008) s. 266. Kontraktene faller ikke bort hvis forpliktelsen er angitt som alternative skip og ett av disse skipene går tapt før reisen starter. Har bortfrakteren med bindende virkning overfor befrakteren valgt ut det skipet som skal utføre reisen, faller avtalen bort ved tap av dette skipet. Se NOU 1993:36 s. 72 og 94.

forutsetninger for slike kontraktsforhold.²⁷⁵ I dette ligger at et tap av skipet vil være en relevant bristende forutsetning som ville ført til bortfall av kontrakten i slike kontraktsforhold, også uten en særskilt bestemmelse i sjøloven.²⁷⁶

Etter bakgrunnsretten er regelen dermed at tidsbefraktningkontrakter faller bort hvis skipet går tapt eller ikke kan repareres. I subseacertepartiene må dette også gjelde som et naturlig utgangspunkt.

Verken sjøloven eller den alminnelige læren om bristende forutsetninger er imidlertid til hinder for at partene kan avtale noe annet.²⁷⁷ I den videre drøftelsen vil jeg derfor undersøke om partene kan sies å ha avtalt noe annet i subseacertepartiene.

Dersom det kan utledes fra subseacertepartiene at leverandøren har forpliktet seg til å sette inn en ny spread der den opprinnelige går tapt eller ikke kan repareres, er det klart at regelen i sjøloven § 393 ikke gjelder i kontraktene.

Som nevnt er spreaden i subseacertepartiene beskrevet som ett navngitt skip med tilhørende utstyr og mannskap. Det er dermed en speciesforpliktelse. Én side ved dette er at *leverandøren* ikke kan kreve å oppfylle med en annen spread uten at det har grunnlag i kontrakten. Den andre siden av dette er at *bestilleren* ikke kan kreve at leverandøren oppfyller med en annen spread uten at det har grunnlag i kontrakten.²⁷⁸ Dette tilsier at leverandøren ikke har forpliktet seg til å sette inn en ny spread.

²⁷⁵ Hagstrøm oppstiller følgende kriterier for at kontrakten skal kunne bortfalle eller endres som følge av bristende forutsetninger: Det må dreie seg om en vesentlig forutsetning som har vært motiverende for løfteavgivelsen, den må være synbar for løftemottakeren og etter en nærmere rettslig vurdering må den være relevant. Hagstrøm (2011) s. 260 flg. Skipets eksistens gjennom kontraktsperioden oppfyller disse kriteriene.

²⁷⁶ Virkningen av bristende forutsetninger i fabrikkkontrakter basert på NF og NTK vil visstnok sjelden være bortfall kontrakten. Kaasen (2006) s. 314. Dette begrunnes med at det normalt bare er enkelte av leverandørens plikter som rammes av forutsetningssvikten. I subseacertepartiene rammes ikke bare enkelte av leverandørens plikter ved tap av skipet og en slik betraktningssmåte er etter mitt syn lite naturlig.

²⁷⁷ Jfr. hhv. sjøl. § 322 og Hagstrøm (2011) s. 275.

²⁷⁸ Selvig (1993) s. 582. «Individuelt bestemte forpliktelser kan bare oppfylles med den gjenstand som er angitt, og kreditor plikter ikke å motta noen annen ytelse, selv om den utvilsomt er helt likeverdig med den han skulle ha. Går gjenstanden tapt, faller således forpliktelsen bort og debitor har hverken rett eller plikt til å

Mot dette kan det tenkes anført fra bestillerens side at leverandøren i subseacertepartiene har påtatt seg en forpliktelse til å utføre *subseaarbeider* i kontraktsperioden, og at denne forpliktelsen gjelder uavhengig av om spreaden går tapt eller ikke kan repareres.²⁷⁹ Kontrakten gjelder med andre ord ikke *spreaden*, men *arbeidet* som skal utføres.²⁸⁰ I så fall kan en plikt for leverandøren til å skaffe en ny spread kanskje innfortolkes på dette grunnlag. Anførselen illustrerer en forskjell mellom subseacertepartiene og standard tidscertepartier som så vidt ble berørt i avsnitt 2.3.1. Som det fremgikk her beskrives arbeidet i subseacertepartiene svært omfattende, ofte på mer enn 40 sider. I standard tidscertepartier er beskrivelser av arbeidet til sammenlikning svært begrenset.

Etter mitt syn er en slik betraktningssmåte ikke naturlig i subseacertepartiene jeg har undersøkt. I kontraktene beskrives subseaarbeidet ikke som et *bestemt* arbeid som skal utføres, men kun som hva som *kan* utføres under kontraktene. Leverandørens sentrale forpliktelse er å stille med den navngitte spreaden i en gitt periode, og han har ikke påtatt seg å utføre et bestemt arbeid. At subseacertepartiene går langt i å beskrive arbeidet som kan utføres i kontraktsperioden medfører dermed ikke at leverandøren har en plikt til å sette inn et nytt fartøy.²⁸¹

Jeg går nå over til å se om det fra de generelle vilkårene kan utledes at leverandøren har en plikt til å sette inn et nytt fartøy.

skaffe en annen i og for seg tilsvarende ytelse i stedet». Tilsvarende kommer til uttrykk i sjøl. § 323 der det heter at der «befraktningsavtalen gjelder et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip».

²⁷⁹ Et slikt syn på subseacertepartiene kan man etter min vurdering finne igjen saksøktes anførsel i lagmannsrettsdommen (LG-2011-182), som ble nevnt i avsnitt 1.4.2. Statoil Petroleum AS anførte her at rammeavtalen for IMR-tjenester ikke var et tidscerteparti idet den «... omfatter en rekke tjenester som forutsatte at Deep Ocean hadde tilgang til fartøy». Min forståelse av denne anførselen er at den gir uttrykk for at kontraktens gjenstand er *arbeidet* som leverandøren skal utføre, og at skipet nærmest kun sees som en forutsetning for utførelsen av dette arbeidet. Uten tilgang til den aktuelle kontrakten er det imidlertid vanskelig å vurdere holdbarheten i anførselen.

²⁸⁰ Som redegjort for i avsnitt 2.6 kan det tenkes subseacertepartier der kontrakten ikke er knyttet til ett navngitt skip og her vil løsningen på spørsmålet som drøftes kunne være annerledes.

²⁸¹ En naturlig forklaring på at subseacertepartiene beskriver arbeidet mer detaljert enn i alminnelige tidscertepartier kan være at det er teknisk svært utfordrende oppgaver som skal utføres.

Et mulig grunnlag er NSC artikkel 9.4 som lyder slik:

«Subject to Company's prior written approval, which shall not be unreasonably withheld, Contractor shall have the right to substitute the Spread or any part thereof with vessels and/or equipment having similar or better specifications and capabilities.

Contractor shall carry all costs incurred in connection with such substitution.»

Bestemmelsen gir en mulighet til å bytte ut spreaden, eller deler av den, med fartøy som har tilsvarende eller bedre spesifikasjoner og egenskaper.²⁸² En naturlig forståelse av bestemmelsen tilsier imidlertid at leverandøren ikke pålegges en plikt til å bytte ut spreaden da han har en «right to substitute», og ikke en «duty to substitute». Bestemmelsen gir dermed ikke grunnlag for å pålegge leverandøren en substitusjonsplikt.²⁸³

Et annet mulig grunnlag som kan tenkes anført er NSC artikkel 29.1. Som det redegjøres for nedenfor, synes ikke bestemmelsen tenkt benyttet på skader på anleggsmidler som utfører arbeidet, men det kan hevdes at ordlyden omfatter situasjonen vi her står overfor. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«If loss of or damage to the Contract Object occurs between the start of the Work until the time when the Delivery Protocol has been signed or should have been signed in accordance with Art. 19.1 and 19.2, Contractor shall carry out necessary measures to ensure that the Work is completed in accordance with the Contract. The same applies if any loss of or damage to Materials or Company Provided Items occurs while they are at Site under Contractor Group's safekeeping and control.

Contractor's obligation to carry out measures stated herein applies regardless of whether negligence in any form has been shown by Company Group.»

Bestemmelsen er identisk med NF artikkel 29.1, og pålegger leverandøren en ubetinget plikt til å treffe nødvendige tiltak for å kunne levere i henhold til kontrakten dersom kontraktsgjen-

²⁸² Nærmere om dette i Alme (2010) s. 8-31. Substitusjonsklausuler finner man også i tidscertepartier. Se for eksempel Supplytime 2005 klausul 21.

²⁸³ Motsetningsvis ble uttrykket «shall supply a substitute vessel (min understrekning)» benyttet i de generelle vilkårene for subseaentrepriser som nevnt i note 270.

standen går tapt eller blir skadet før levering, uansett årsak.²⁸⁴ I fabrikasjons- og entreprisekontrakter har en slik regulering sin naturlige bakgrunn i at risikoen for kontraktsgjenstanden ligger hos leverandøren frem til levering.²⁸⁵ Fra et tidsbetrakningsperspektiv er en slik regulering fremmed, da det ikke skal tilvirkes en kontraktsgjenstand. Spørsmålet er så hvilken betydning denne bestemmelsen kan få i subseacertepartiene.

Det som reguleres i bestemmelsen er «loss or damage to the Contract Object». I artikkel 1 i) er Contract Object definert slik:

«Contract Object means any item which Contractor according to the Contract shall deliver, except for Company Provided Items before their incorporation into the Contract Object»

Som det ble vist i avsnitt 2.3.1 benytter NSCs generelle vilkår både uttrykket «provide» og «deliver» om leverandørens plikt til å stille med spreaden.²⁸⁶ Ettersom spreaden skal «leveres» til bestilleren i henhold til kontrakten, kan det anføres at den er et «Contract Object». Tap og skade på «Contract Objects» reguleres av artikkel 29.1. En slik forståelse vil innebære at leverandøren har en plikt til å «carry out necessary measures to ensure that the Work is completed in accordance with the Contract». I denne sammenhengen kan det være å fremskaffe et nytt bemannet og utstyrt fartøy for å utføre arbeidet. Ordlyden i bestemmelsen kan således sies å åpne for at leverandøren har en plikt til å sette inn en ny spread.

Imot en slik forståelse i subseacertepartiene kan formålet bak bestemmelsen anføres. Det bestemmes skal regulere konsekvensene av at det inntreffer skade på objektet som tilvirkes.²⁸⁷ I subseacertepartiene skal det ikke tilvirkes en kontraktsgjenstand. Dersom bestemmelsen kommer til anvendelse på spreaden i disse kontraktene vil den ikke regulere virkningen av at det inntreffer skade på en gjenstand som tilvirkes, men for fartøyet som skal utføre arbeidet.

²⁸⁴ Kaasen (2006) s. 760.

²⁸⁵ Ibid. s. 761 og Sandvik (1966) s. 264.

²⁸⁶ Se henholdsvis NSC artikkel 9.1 og artikkel 26.1 a).

²⁸⁷ Den regulerer dermed det som kan omtales som direkteoppfyltingsrisikoen. Mestad (1991) s. 11 og 267-268.

At bestemmelsen ikke kan anvendes på det som benyttes for å utføre arbeidet har støtte i litteraturen om den tilsvarende bestemmelsen i NF. *Kaasen* skriver at hvis «produksjonsutstyr skades i kontraktperioden, for eksempel ved at en nødvendig kran eller monteringshall bryter sammen, pålegger ikke art. 29.1 leverandøren noen utbedringsplikt. Man må her falle tilbake på leverandørens alminnelige plikt til å treffe de tiltak som trengs for å oppfylle kontrakten».²⁸⁸ Bestemmelsen er således ikke ment å komme til anvendelse på annet enn det som skal tilvirkes, med unntak av «materials and Company Provided Items», som ikke er relevant her. Min vurdering er at bestemmelsen kun gjelder i kontrakter der det skal tilvirkes en kontrakts-gjenstand, og ikke kan forstås slik at den pålegger leverandøren en plikt til å skaffe en ny spread.

Setningen i sitatet fra *Kaasen*, om at man må falle tilbake på «leverandørens alminnelige plikt til å treffe tiltak for å oppfylle kontrakten», krever en utdypning. Uttalelsen må forstås på bakgrunn av at den gjelder kontrakter der leverandøren har påtatt seg å utføre et bestemt arbeid. Da er ikke kontrakten oppfylt før arbeidet er utført. Dette gjelder som vi har sett gjennom hele avhandlingen ikke i subseacertepartiene.

To andre mulige grunnlag som kan anføres for en substitusjonsplikt er force majeure-reguleringen i artikkel 28 og hevingsreglene i artikkel 26.1

At skipet går tapt eller ikke lar seg reparere kan tenkes å skyldes en force majeure-situasjon. For eksempel dersom fartøyet synker på grunn av en flodbølge eller som følge av krigshandlinger. Særlig praktisk synes en slik situasjon imidlertid ikke å være. Hvis en slik situasjon reguleres av artikkel 28, vil det innebære at bestilleren kan heve etter kontrakten etter 60 dager, og leverandøren kan heve etter 180 dager. Motsetningsvis kan det hevdes at artikkel 28 gir uttrykk for at det kun er hendelser som kvalifiserer som force majeure som kan føre til at partene kan fris fra kontrakten. Der skipet går tapt eller ikke kan repareres som følge av noe som ikke er force majeure, skulle i så fall plikten til å oppfylle kontrakten bestå.

²⁸⁸ *Kaasen* (2006) s. 764.

I artikkel 26.1 b) gis bestilleren rett til å heve kontrakten dersom spreaden har vært i breakdown i mer enn 20 dager i kontraktsperioden.²⁸⁹ I likhet med artikkel 28 kan denne bestemmelsen sees som et uttrykk for at plikten til å oppfylle kontrakten består selv om spreaden blir skadet.

Etter mitt syn kan heller ikke artikkel 28 eller 26.1 b) føre til at leverandøren har en plikt til å sette inn en ny spread. Rett nok gir de uttrykk for en forutsetning om at plikten til å oppfylle kontrakten består ved force majeure og langvarig breakdown, men her er ikke spørsmålet om pliktene *består*, men *hva plikten består i*. Man kan ikke med grunnlag i artikkel 28 eller 26.1 b) utlede en plikt for leverandøren til å stille med en ny spread.

Ser man til standard tidscertepartier, er en plikt til å skaffe et nytt fartøy ikke alminnelig kjent, og normalt opphører certepartiet.²⁹⁰ For at bortfrakteren skal ha en plikt til å stille med en nytt skip må det følge av certepartiet.²⁹¹

Til sammenlikning gir Supplytime 2005 klausul 31 b) iv) en rett, men ingen plikt for bortfrakter til å sette inn et nytt skip. Klausulen gir begge parter hevingsrett ved tap av skipet, men bortfrakteren har en rett til å sette inn et nytt skip dersom:

«...the Owners promptly state their intention to provide and do in fact provide, within 14 days of the Vessel being lost or missing, at the port or place from which the Vessel last sailed (or some other mutually acceptable port or place) a substitute vessel pursuant to clause 21.»

I andre standard tidscertepartier finnes ofte ingen uttrykkelig regulering av spørsmålet, kun en regulering av hvor lenge tidsfrakten opptjenes i en slik situasjon.²⁹² Et tolkningsargument som kan utledes fra tidscertepartiene er at en substitusjonsplikt må komme klart til uttrykk i kontraktene. Dette argumentet kan sees som et utslag av de retningslinjer ved tolkning som ble

²⁸⁹ I praksis ser man ofte endringer i denne bestemmelsen. For eksempel ved at det uttrykkelig står at de 20 dagene gjelder pr. år i kontraktsperioden eller at leverandøren gis lengre tid til å reparere spreaden.

²⁹⁰ Bråfelt (2008) s. 271. Se BIMCHEMTIME 2005 klausul 38 der det uttrykkelig står at certepartiet bortfaller.

²⁹¹ Det skjer visstnok i stadig større grad at befraktere innen petroleumsindustrien krever at bortfrakteren påtar seg en substitusjonsplikt. Øyehaug (2013) s. 13.

²⁹² Se som eksempel Baltime 1939 klausul 15 og NYPE 93 klausul 20.

nevnt i avsnitt 1.4.1. Med dette sikter jeg til retningslinjer som at kontrakten bør tolkes mot den som hevder en forståelse i strid med bakgrunnsretten, og at avvik fra bakgrunnsretten trenger begrunnelse.²⁹³ Som eksempel på regler som det skal mye til for å si at partene har fraveket nevner *Høgberg* reglene om modifikasjon og bortfall av kontrakten på grunnlag av læren om bristende forutsetninger.²⁹⁴ Sees sjøl. § 393 som et lovfestet utslag av læren om bristende forutsetninger, bør det dermed kreves sterke holdepunkter for å si at partene har fraveket bestemmelsen.

Etter mitt syn er det i subseacertepartiene ingen holdepunkter for å si at leverandøren har påtatt seg å sette inn en ny spread dersom den opprinnelige går tapt eller ikke lar seg reparere. Dette kan forankres direkte i en tolkning av kontraktene, og ved anvendelse av sjøloven § 393. Hvorvidt man sier at løsningen har grunnlag i loven eller i kontraktene er uten betydning.

Konklusjonen er at leverandøren i subseacertepartiene ikke har en plikt til å sette inn en ny spread dersom den opprinnelige går tapt eller ikke kan repareres.²⁹⁵

Den neste problemstillingen som kan reises er om leverandøren i subseacertepartiene har en *rett* til å sette inn en ny spread der den opprinnelige går tapt eller ikke lar seg reparere.

Etter sjøl. § 393 har han ikke adgang til å gjøre det ettersom bestemmelsen sier at kontrakten faller bort «selv om tidsbortfrakten etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte». I forarbeidene er dette begrunnet med at bortfrakten ikke har en substitusjonsplikt, og ved å gi han en substitusjonsrett, vil bortfrakten kunne bestemme om certepartiet skal fortsette, og

²⁹³ Giertsen (2014) s. 131 og Høgberg (2006) s. 194 og 212.

²⁹⁴ Høgberg (2006) s. 216.

²⁹⁵ Virkningen av dette vil blant annet være at et krav fra bestilleren om å sette inn et nytt fartøy prinsipielt må vurderes som en endringsordre etter artikkel 12 noe som innebærer at leverandøren vil ha krav på kompensasjon. Det avgrenses mot en nærmere drøftelse av dette spørsmålet.

dermed få en spekulasjonsadgang.²⁹⁶ Dette er også løsningen i engelsk rett.²⁹⁷ I amerikansk rett synes løsningen å være den motsatte.²⁹⁸

I likhet med spørsmålet om leverandøren har en substitusjonsplikt, må det undersøkes om partene kan sies å ha avtalt noe annet i subseacertepartiene.

Utgangspunktet vil også her være at leverandørens forpliktelse er en speciesforpliktelse knyttet til det fartøyet som er beskrevet i vedleggene, og at kontrakten ikke kan oppfylles med et annet fartøy uten særskilt grunnlag.

Her er det særlig substitusjonsbestemmelsen i artikkel 9.4 som er aktuell som et slikt grunnlag. Spørsmålet er om denne retten er i behold etter at den opprinnelige spreaden har gått tapt eller blitt uistandsettelig.

Etter ordlyden i artikkel 9.4 stilles det ikke noe vilkår til når substitusjonsretten kan utøves. Det kan imidlertid hevdes at det er unaturlig å benytte begrepet «substitute» der man setter inn en ny spread etter at den første har gått tapt. Det vil imidlertid ikke være like unaturlig der spreaden «bare» er uistandsettelig. Min forståelse av ordlyden i artikkel 9.4 er at den åpner for at substitusjonsretten kan utøves etter at den opprinnelige spreaden har gått tapt eller blitt uistandsettelig.

At ordlyden i substitusjonsbestemmelsen etter ordlyden åpner for at den kan utøves etter at skipet har gått tap er ikke særegent for NSC artikkel 9.4. Substitusjonsbestemmelsen i Supplytime 2005 klausul 21 lyder til sammenlikning slik:

«The Owners shall be entitled at any time, whether before delivery or at any other time during the Charter Period, to provide a substitute vessel, subject to Charterers' prior approval which shall not be unreasonably withheld.»

²⁹⁶ NOU 1993:36 s. 94: «Man finner det som hovedregel riktig at tidsbefrakter må kunne motsette seg slik substitusjon som reelt vil gi tidsbortfrakteren en valgt med hensyn til om certepartiet skal bortfalle eller ikke».

²⁹⁷ Falkanger (1965) s. 61.

²⁹⁸ Bråfelt (2008) s. 268.

Ordlyden i klausulen har likhetstrekk med ordlyden i NSC artikkel 9.4. Samtidig følger adgangen til å sette inn et nytt skip etter at det andre har gått tapt ikke av klausul 21, men av en særskilt regulering i klausul 31. Dette trekker imot at NSC artikkel 9.4 kan benyttes etter at skipet har gått tapt eller ikke lar seg reparere.

Reelle hensyn kan anføres til støtte for at leverandørens skal ha rett til å sette inn et nytt fartøy. Fra leverandørens synspunkt synes det klart at en substitusjonsadgang er godt begrunnet. Som det har vært redegjort for tidligere har leverandøren betydelige plikter utover kun å stille med spreaden, for eksempel skal han stille med landbasert personell osv. Hvis han ikke har en substitusjonsrett vil han ikke få dekket inn kostnader til slikt personell. Fra bestillerens side synes det ikke å foreligge et sterkt behov for at leverandøren ikke skal ha en slik rett. Én side ved dette er at substitusjon av spreaden krever bestillerens samtykke, men dette skal ikke bli «unreasonably withheld». I dette ligger det et krav om at bestilleren må ha rimelig grunn til å nekte en substitusjon.²⁹⁹ Eventuelle argumenter bestilleren har mot at leverandøren bytter ut spreaden, vil dermed bli ivaretatt i den grad de gir han rimelig grunn til å nekte substitusjon.

I teorien har Falkanger påpekt at begrunnelsen for at det ikke skal være en adgang til å substituere ikke er overbevisende.³⁰⁰ Han peker på at ved enhver opsjon, som substitusjonsretten er, vil markedsforhold være styrende for om den bli utøvet eller ikke. Alle opsjoner inneholder således en spekulasjonsadgang, og det er ikke noe spesielt ved substitusjonsadgangen i tidscertepartier som skulle tilsi at den må bortfalle når skipet går tapt. Det kan altså hevdes at det ikke er noen nødvendig logisk sammenheng mellom en spekulasjonsadgang på bortfrakters hånd og bortfall av substitusjonsretten.

Til tross for at det kan anføres argumenter for at leverandøren skal ha en substitusjonsrett i situasjonen som drøftes i dette avsnittet bør løsningen som sjøloven § 393 gir anvisning på etter mitt syn også gjelde i subseacertepartiene. Ordlyden i NSC artikkel 9.4 taler ikke sterkt for at leverandøren skal ha en slik rett. Samtidig skiller ikke de reelle hensynene som kan anføres i subseacertepartiene seg fra de som kan anføres for andre tidscertepartier, der utgangs-

²⁹⁹ Alme (2010) s. 26.

³⁰⁰ Falkanger (1965) s. 61-62.

punktet er at certepartiet bortfaller. Begrunnelsen for at substitusjonsretten faller bort er således ikke noe som er særegent for skip som transporterer gods.

Konklusjonen er at leverandøren ikke har en substitusjonsrett der skipet har gått tapt eller ikke lar seg reparere.

Som nevnt innledningsvis skal det knyttes noen bemerkninger til betydningen av en slik situasjon i subseaentreprisene. Da dette ligger utenfor avhandlingens problemstilling gjøres det kort.

Utgangspunktet fra en fabrikasjons- eller entreprisesynsvinkel er, som tidligere nevnt, at naturaldebitors forpliktelse til å oppfylle kontrakten består, til tross for at det inntreffer oppfyllelseshindringer. Dette utgangspunktet må vel også gjelde for subseaentreprisene. Det leverandøren påtar seg er å utføre et bestemt arbeid, og inntil arbeidet er utført består forpliktelsen. Spreaden kan i et slikt perspektiv sees som et anleggsmiddel som leverandøren benytter for å oppfylle kontrakten.

Til tross et slikt utgangspunkt så vi i avsnitt 2.3.2 at subseaentreprisene går svært langt i å beskrive og navngi spreaden som leverandøren skal utføre arbeidet med. Leverandøren påtar seg *altså å utføre et bestemt arbeid med ett eller flere bestemte fartøy*. Dette skiller subseaentreprisene fra andre fabrikasjons- og entreprisekontrakter.

Spørsmålet er hvilken betydning dette får. En mulig anførsel er at leverandøren kun har en plikt til å utføre arbeidet med det beskrevne fartøyet. Her kan det trekkes en parallell til reisebefraktningsreglene i sjøloven kapittel 14. Ved reisebefraktning påtar bortfrakter seg å utføre en eller flere reiser. Han kan dermed sies å ha påtatt seg å utføre et bestemt arbeid. På tilsvarende vis som i subseaentreprisene, gjelder reisecertepartiet i de aller fleste tilfeller et bestemt navngitt skip.³⁰¹ Situasjonen der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere er regulert i sjøl. § 350:

«Gjelder befraktningsavtalen et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig, plikter reisebortfrakteren ikke å utføre reisen. I så fall kan reisebortfrakteren ikke kreve

³⁰¹ Falkanger (2010) s. 341.

å utføre reisen med et annet skip, selv om avtalen tillater reisebortfrakteren å sette inn et annet skip enn det avtalte»

Etter mitt syn taler mye for at det samme bør gjelde der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere i subseaentreprenene. Leverandøren har kun påtatt seg å utføre arbeidet med det beskrevne skipet. I så fall vil en ordre fra bestilleren om at leverandøren skal utføre arbeidet, til tross for at fartøyet går tapt eller ikke kan repareres, være en endringsordre som gir leverandøren krav på kompensasjon i tid og penger.

Eventuelt kan leverandøren anføre at tap av skipet er en bristende forutsetning som gir han rett på justering eller til og med bortfall av kontrakten. Det avgrenses mot en nærmere drøftelse.

6.4 Oppsummering

I dette kapittelet har to ulike hovedproblemstillinger blitt drøftet.

I avsnitt 6.2 så vi at kontraktperioden ikke kan forlenges gjennom henvisningen til endringsreglene dersom det inntreffer dårlig vær eller force majeure. Henvisningen til endringsreglene innebærer dermed ikke at man står overfor en utradisjonell endringssituasjon som fører til endringer i «Contract Schedule». Hvis det inntreffer situasjoner som kvalifiserer som force majeure kan det få som konsekvens at partene får hevingsrett. Hvor velbegrunnet hevingsretten er, vil avhenge av hvilket vederlag leverandøren har krav på ved force majeure.

I lys av de tolkningsspørsmål som oppstår synes det fornuftig å uttrykke klarere hvilket vederlag leverandøren skal ha krav på ved force majeure i subseacertepartiene. Er det meningen at leverandøren skal ha krav på et vederlag som medfører at kontraktene har størst likhetstrekk med riggkontrakter, eller er det meningen at vederlaget skal følge normalordningen i tidscertepartier? Videre kan artikkel 4.7 fjernes ettersom den ikke har noen virkning i subseacertepartiene. For det andre kan artikkel 28 endres slik at det ikke er tvil om at partene ikke kan kreve forlengelse av kontraktperioden ved force majeure.

I et overordnet perspektiv er det interessant å sammenlikne betydningen av force majeure-reguleringen i subseacertepartiene og subseaentreprisene med reguleringen i NF artikkel 28, som NSC bygger på.

I fabrikkasjonskontrakter basert på NF vil den sentrale funksjonen til bestemmelsen være at den innebærer ansvarsfritak for partene der ikke-oppfyllelse av plikter skyldes force majeure. Leverandøren får her ikke krav på tilleggsvederlag, med unntak av noen spesifiserte kostnader. I subseaentrepriser basert på NSC er ansvarsfritaket en sentral del av bestemmelsens funksjonsområde, samtidig som den også gir krav på et tidsbasert tilleggsvederlag. I subseacertepartiene basert på NSC skal ikke leverandøren nå et ferdigstillestidspunkt. Som ansvarsfritak får den derfor ikke den samme betydningen som i subseaentreprisene og fabrikkasjonskontraktene. Her vil regelens sentrale funksjon avhenge av hvilket vederlag leverandøren har krav på. Hvis bestemmelsen skal forstås slik at den regulerer vederlagsrisikoen for force majeure tilsvarende som i riggkontraktene, får bestemmelsen en annen funksjon enn i subseaentreprisene og fabrikkasjonskontraktene.

Til forskjell fra resten av drøftelsene i kapittel 3-6 ble det i avsnitt 6.3 drøftet en problemstilling som ikke er regulert i subseacertepartiene. Drøftelsene viste at leverandøren i subseacertepartiene verken har rett eller plikt til å sette inn et nytt fartøy dersom det opprinnelige går tapt eller ikke kan repareres. Dette følger av en tolkning av det som leverandøren har påtatt seg, og er i overenstemmelse med sjøloven § 393.

Det undersøkte kontraktsmaterialet viser at det kan tenkes ulike reguleringer av situasjonen der skipet går tapt eller ikke kan repareres. I én kontrakt som faller inn under det jeg har karakterisert som subseacertepartier, men som ikke er basert på NSC, var leverandør/bortfrakter pålagt å etter beste evne fremskaffe et nytt skip. Betydningen av at leverandør/bortfrakter pålegges en slik plikt er ikke helt opplagt. Størst betydning har en slik regulering kanskje hvis den forstås som at leverandøren er pålagt en aktsomhetsplikt til å skaffe et nytt skip. Da vil brudd på plikten vil kunne være et selvstendig grunnlag for et erstatningskrav.

Etter mitt syn kan det være fornuftig å uttrykkelig regulere situasjonen der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere. For eksempel gjennom en tilsvarende regulering som den man finner i Supplytime 2005 klausul 31 vi).

7 Avsluttende refleksjoner

Problemstillingen i avhandlingen har vært knyttet til kontraktsperioden i subseacertepartier. Gjennom drøftelsene i kapittel 3-6 har jeg vist at å basere de generelle vilkårene på Norwegian Subsea Contract 2005 reiser flere tolkningsspørsmål knyttet til kontraktsperioden. De generelt utformede endringsreglene kan forstås som at bestilleren har en fri adgang til å endre kontraktsperioden. Suspensjonsreglene passer ikke særlig godt på slike kontrakter. Avbestillingsreglene avviker fra sjølovens regulering, men ikke like mye fra reguleringen i Supplytime 2005, og artikkel 17 reiser spørsmål om forhold til endrings- og suspensjonsreglene. Reguleringer av dårlig vær og force majeure, som er viktige reguleringer i subseaentrepriser, gir ikke like god mening når leverandøren ikke har påtatt seg å gjøre et bestemt arbeid til et bestemt tidspunkt. Videre er situasjonen der skipet går tapt eller ikke lar seg reparere uregulert. For kontraktsperioden er det derfor på flere områder problematisk at NSC benyttes som kontraktsformat.

Samtidig kan det synes som det ikke finnes et alternativt kontraktsformat som kan benyttes på subseacertepartiene uten forholdsvis store endringer. Baserer man kontraktene på Supplytime 2005, løses mange av tolkningsspørsmålene knyttet til kontraktsperioden, men kanskje møter man utfordringer på annet hold. For eksempel blir klausul 6 og 7 om «Employment and Area of Operation» og «Master and Crew» svært knappe reguleringer av hvordan leverandøren skal utføre arbeidet, sammenliknet med reguleringene i subseacertepartiens vedlegg A «Scope of Work». Her ligger etter mitt syn muligens noe av forklaringene på at NSC benyttes som kontraktsformat i subseacertepartiene. NSC er tenkt benyttet som et rammeverk med omfattende reguleringer i vedleggene. De generelle vilkårene er på mange måter et skall, der ytelsene skal beskrives i vedleggene. Supplytime 2005 derimot er kun tenkt benyttet med to vedlegg. I vedleggene oppstilles krav til fartøyet og til hvilke forsikringer som skal være på plass. Det er dermed mer omfattende reguleringer av ytelsene i standardteksten. For å regulere subseacertepartiene må det dermed foretas store endringer i Supplytime 2005, og da er det kanskje enklere å regulere store deler av kontraktsforholdet i subseacertepartiene gjennom ikke-standardiserte vedlegg.

En uheldig virkning av å benytte NSC som generelle vilkår i subseacertepartiene, er etter mitt syn at det gir et inntrykk av at kontraktene er noe de ikke er. Ser man på de generelle vilkåre-

ne får man inntrykk av at kontraktene er fabrikasjonskontrakter. Går man til vedleggene ser man imidlertid at leverandøren ikke skal tilvirke et objekt, og at han i det hele tatt ikke har påtatt seg å gjøre et bestemt arbeid. Derimot er det sentrale at han skal stille et bemannet og utstyrt fartøy til bestillerens disposisjon, og utføre instruksjoner. Et av formålene med enhver kontraktsregulering må være å gi noenlunde forutsigbare og klare svar på sentrale spørsmål. Der man stiller et skip til disposisjon i en periode, er problemstillinger knyttet til denne perioden blant de mest sentrale spørsmål. At subseacertepartiene gir inntrykk av at de er noe de ikke er, medfører imidlertid at man ved tolkning av kontraktene kanskje starter med et annet tankesett enn det man ville ha gjort hvis kontraktene var basert på et kjent certepartiformular. Som en illustrasjon på dette er det naturlig å tenke at bestilleren har en diskresjonær adgang til å utstede endringsordrer som får tidsmessige konsekvenser hvis man ser på kontrakten som en fabrikasjonskontrakt. Derimot er et slikt utgangspunkt lite naturlig hvis man ser på kontrakten som en tidsbefraktningkontrakt. Dermed gir ikke ordlyden i de generelle vilkårene klare svar på noen av de mest sentrale spørsmålene i subseacertepartiene.

8 Kilderegister

Lover

Sjøloven 1893	Lov om Sjøfarten av 20. juli 1893 nr. 1 (opphevet).
Avtaleloven	Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4.
Håndverkertjenesteloven	Lov om håndverkertjenester m.m. for forbrukere av 16. juni 1989 nr. 63.
Kjøpsloven	Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27.
Sjøloven 1994	Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39.
Bustadoppføringslova	Lov om avtaler med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m. av 13. juni 1997 nr. 43
Forbrukerkjøpsloven	Lov om forbrukerkjøp av 21. juni 2002 nr. 34.

Forarbeider

NOU 1979:42	Forbrukertjenester Delinnstilling I
NOU 1992:9	Forbrukarentrepriselov
NOU 1993:36	Godsbefordring til sjøs
NOU 2012:10	Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

Rettspraksis

Norsk Retstidende

Rt-1943-649
Rt-1972-624
Rt-1991-719
Rt-1993-564
Rt-1994-833
Rt-1997-1109
Rt-1997-1459
Rt-1997-1807
Rt-2000-806

Rt-2005-1487

Rt-2011-1553

Rt-2013-1228

Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1918.319 Norden

ND-2007-117

ND-1989-296 Singa Wiltrader

Annen norsk rettspraksis

LF-2004-13237

LG-2011-182

Engelsk rettspraksis

Aquafaith, The [2012] 2 Lloyd's Rep. 61 QB.

Juridisk litteratur

- | | |
|-----------------|---|
| Alme (2010) | Alme, Richard. <i>Leverandørens mulighet til å optimalisere bruken av sine ressurser under Norwegian Subsea Contract 05</i> . Oslo, Sjørettsfondet, 2010. MarLus nr. 391. |
| Andenæs (1989) | Andenæs, Mads Henry. <i>Kontraktsvilkår</i> . Oslo 1989 |
| Andersen (2009) | Magne Andersen og Knut Erling Øyehaug. <i>Offshore Contracts – some recurring issues</i> . I: Nordisk Skibsrederforening Annual Report 2009. Oslo 2009 s. 19-21. (Sitert fra http://www.nordisk.no/wp-content/uploads/2013/03/Nordisk-AR2009.pdf). |
| Askheim (1983) | Lars Olav Askheim, Marius Gisvold og Jan Kaare Tapper. <i>Kontrakter i petroleumsvirksomheten</i> . Oslo 1983. |
| Bai (2012) | Yong Bai og Qiong Bai. <i>Subsea Engineering Handbook</i> . 2012. |
| Barbo (1997) | Barbo, Jan Einar. <i>Kontraktsomlegging i entrepriseforhold</i> . Oslo 1997. |
| Beyer (1975) | Beyer, Otto ... [et. al]. <i>Borerigger i rettslig belysning</i> . Oslo 1975. |

Borchsenius (1989)	Borchsenius, Fredrik Charlo. <i>Norsk Fabrikasjonskontrakt 1987 – en kommentar</i> . Oslo 1989.
Brækhus (1975)	Brækhus, Sjur. <i>Fraktavtalen. Definisjon. Innledning</i> . Oslo, Sjørettsfondet, 1975. MarIus nr.1 s. 1-24.
Brækhus (1990)	Brækhus, Sjur. <i>Voldgiftspraksis som rettskilde</i> . I: Den urett som ikke rammer deg selv. Festskrift til Anders Bratholm s. 447-462. (Sitert fra Lovdata).
Bråfelt (2008)	Bråfelt, Camilla. <i>Fleksibilitet i certepartiforhold</i> . Oslo 2008.
Falkanger (1965)	Falkanger, Thor. <i>Konsekutive reiser</i> . Oslo 1965
Falkanger (2010)	Thor Falkanger og Hans Jacob Bull. <i>Sjørett</i> . 7. utgave, Oslo 2010.
Fredly (2013)	Fredly, Heidi. <i>Befrakterforårsaket off-hire-begivenhet</i> . Oslo, Sjørettsfondet, 2013. MarIus nr. 425.
Giertsen (2014)	Giertsen, Johan. <i>Avtaler</i> . 3. utgave, Bergen 2014.
Haaskjold (2013)	Haaskjold, Erlend. <i>Kontraktsforpliktelser</i> . 2. utgave, Oslo 2013.
Hagstrøm (2011)	Hagstrøm, Viggo. <i>Obligasjonsrett</i> . 2. utgave, Oslo 2011.
Hov (2002)	Hov, Jo. <i>Avtaleslutning og ugyldighet – Kontraktsrett I</i> . 3. utgave. Oslo 2002.
Hov (2009)	Jo Hov og Alf Petter Høgberg. <i>Alminnelig avtalerett</i> . Oslo 2009.
Høgberg (2006)	Høgberg, Alf Petter. <i>Kontraktstolkning</i> . Oslo 2006.
Jantzen (1919)	Jantzen, Johs. <i>Tidsbefragtning</i> . Kristiania 1919.
Kaasen (2006)	Kaasen, Knut. <i>Petroleumskontrakter</i> . Oslo 2006.
Krokeide (1977a)	Krokeide, Kjetil. <i>Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet – særlig i langsiktige kontraktsforholdet</i> . I: Tidskrift for rettsvitenskap 1977 s. 569-649 (Sitert fra Lovdata).
Krokeide (1977b)	Krokeide, Kjetil. <i>Borekontraktsforholdet – vederlagsberegning – hevning</i> . Oslo, Sjørettsfondet, 1977. MarIus nr. 16 s. 1-20 (sitert fra Lovdata).
Krüger (1989)	Krüger, Kai. <i>Norsk kontraktsrett</i> . Bergen 1989.

- Lilleholt (2013) Lilleholt, Kåre. *Kontraktsrett og obligasjonsrett*. I: Knophs oversikt over Norges rett. 14. utgave, s. 210-275. Oslo 2013.
- Mestad (1991) Mestad, Ola. *Om force majeure og risikofordeling i kontrakt*. Oslo 1991.
- Mestad (2010) Mestad, Ola. *Avbestilling i entreprisekontrakter*. I: På rett grunn. Festskrift til Norsk forening for Bygge- og Entrepriserett s. 328-346. Oslo 2010. (sitert fra Lovdata).
- Michelet (1997) Michelet, Hans Peter. *Håndbok i tidsbefraktning*. Oslo 1997.
- Midteng (2013) Midteng, Monika. *Right of affirmation in a charterparty context under English law*. I: Sundry master theses in maritime law. Oslo, Sjørettsfondet. MarIus nr. 420.
- Nazarian (2007) Nazarian, Henriette. *Lojalitetsplikt i kontraktsforhold*. Tromsø 2007.
- Sandvik (1966) Sandik, Tore. *Entreprenørrisikoen*. Oslo 1966.
- Selvig (1986) Selvig, Erling. *Tolkning etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap 1986 s. 1-26. (Sitert fra Lovdata).
- Selvig (1993) Selvig, Erling. *Kontraktsretten*. I: Knophs oversikt over Norges rett. 10. utgave s. 298-646. Oslo 1993.
- Skoghøy (1996) Skoghøy, Jens Edvin Andreassen. *Avtaleloven § 36 i selskaps- og forretningsforhold*. I: Lov og Rett (1996) s. 104-113. (Sitert fra Lovdata).
- Solheim (2014) Solheim, Rolf Henning Strand. *Off-hire etter sjøloven ved konkurrerende hindringer*. Oslo, Sjørettsfondet. 2014. Under publisering i MarIus nr. 431.
- Sollund (2010) Trond Sollund og Lars Ragnar Mysen. *Kontraktsperioden i borekontrakter*. I: Lov og rett (2010), s. 243-259. (sitert fra Lovdata).
- Solvang (2009) Solvang, Trond. *Forsinkelse i havn*. Oslo 2009

Stopford (2008)	Stopford, Martin. <i>Maritime Economics</i> . 3rd edition, London 2008.
Tørum (2010)	Tørum, Amund Bjøranger. <i>Sammenliknende analyser av fabrikasjon og entreprise</i> . I: Tidskrift for forretningsjus (2010) s. 147. (sitert fra Lovdata).
Woxholth (1979)	Geir Woxholth og Fred-Arne Gade. <i>Offshorecertepartier i rettslig belysning</i> . Oslo, 1979.
Woxholth (2012)	Woxholth, Geir. <i>Avtalerett</i> . 8. utgave. Oslo, 2012.
Øyehaug (2013)	Øyehaug, Knut Erling. <i>Nordisk Skibsrederforening Annual Report 2013</i> . (sitert fra http://www.nordisk.no/wp-content/uploads/2014/04/Web-reading-versionAnnual-Report2013.pdf).

Kontrakter

Norwegian Subsea Contract 2005

Tilgjengelig på:

<https://www.norskoljeoggass.no/PageFiles/1461/Norwegian%20Subsea%20Contract.pdf>

Norsk Fabrikasjonskontrakt 2007

Tilgjengelig på:

<http://www.norskindustri.no/Om-Norsk-Industri/Publikasjoner/Leveringsbetingelser-og-standardkontrakter/NTK-standardkontrakter/>

Norsk Totalkontrakt 2007

Tilgjengelig på:

<http://www.norskindustri.no/Om-Norsk-Industri/Publikasjoner/Leveringsbetingelser-og-standardkontrakter/NTK-standardkontrakter/>

Baltimex 1939 (as revised 2001)

Tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/BALTIME1939.aspx

BIMCHEMTIME 2005

Tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/BIMCHEMTIME_2005.aspx

NYPE 93

Tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/NYPE93.aspx

Supplytime 2005

Tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/SUPPLYTIME2005.aspx

Windtime 2013

Tilgjengelig på:

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_copy_WINDTIME.ashx

Rapporter

Rapport fra Norges Rederiforbund 2014. *Norske offshorerederier – skaper verdier lokalt, vinner globalt*. Tilgjengelig på: <http://www.rederi.no/>

Annet

UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2010.

Tilgjengelig på:

<http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>